TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. **Leon Godlewski.**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VI | GDYNIA, 15 lutego 1937 r. | NR 3

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy**, ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Inwestycje Morskie w budżecie na rok 1937-38 i w 4-letnim planie inwestycyjnym

Niezmiernej wagi sprawa finansowania z funduszów państwowych działalności gospodarczej na odcinku morskim była w ciągu ostatnich tygodni dwukrotnie szczegółowo omówiona przez Pana Ministra Przemysłu i Handlu Antoniego Romana podczas obrad Komisji Budżetowej Sejmu: po raz pierwszy w dniu 28 stycznia przy obradach nad budżetem Ministerstwa i po raz drugi w dniu 3 lutego przy szczegółowym uzasadnianiu 4-letniego planu inwestycyjnego.

Wobec wagi, jaką mają dla pracy na odcinku morskim oba te przemówienia, uważamy za wskazane przytoczyć z nich ustępy, odnoszące się do finansowania działalności państwa na tym odcinku.

Budżet Ministerstwa Przemysłu i Handlu preliminowany został po stronie wydatków na ogólną sumę zł 50.100 tys., z czego na wydatki zwyczajne ok. zł 31.495 tys. i nadzwyczajne ok. zł 18.605 tys. zł.

„Tę łączną sumę wydatków zwyczajnych i nadzwyczajnych — powiedział p. Minister Roman — należy jednak rozdzielić również i na: **1) wydatki, związane ze sprawami morskimi — ok. zł 28.300 tys., czyli 56,49% całego budżetu,** 2) wydatki na popieranie produkcji przemysłowej i obrotów handlowych — zł 10.194 tys., czyli 20,30%, 3) wydatki na urzędy podległe Ministerstwu Przemysłu i Handlu (wojewódzkie wydziały i oddziały przemysłowe oraz referaty przemysłowe w starostwach, urzędy: Patentowy, Miar, Górnicze, Probiercze oraz Instytut Geologiczny) — zł 5.232 tys. czyli 10,44%, 4) wydatki Zarządu Centralnego Ministerstwa Przemysłu i Handlu, nie wymienione wyżej — a więc wydatki na normalne utrzymanie i urzędowanie 10 departamentów i biur, instytutów: Koniunktur Gospodarczych i Cen oraz Eksportowego, Kolegium Górniczego i Biura Delegata przy Komisarzu Generalnym w Gdańsku — ok. zł 6.374 tys., czyli 12,72% całego budżetu.

Z podanej poprzednio sumy ok. zł 18.605 tys. na wydatki nadzwyczajne **gros, bo ok. zł 18.390 tys., czyli 98.84%, wynoszą wydatki nadzwyczajne morskie** — tak na rozbudowę floty handlowej i rybackiej, jak i na budowę portu w Gdyni i jego urządzeń w szerokim tego słowa znaczeniu oraz na Szkołę Morską.

Cały budżet morski (tak zwyczajny, jak i nadzwyczajny) jest częścią 10-letniego planu finansowego obsługi inwestycyj, wydatków bieżących i dawnych zobowiązań żeglugowych, portowych i rybackich. Poza tym pragnę podkreślić, że rozbicie wydatków i dochodów Urzędu Morskiego (dział 6) na dwie zasadnicze grupy (rozdziały): administrację morską i port w Gdyni, jest krokiem w wyodrębnieniu i usamodzielnieniu portu gdyńskiego.

Wydatki w działach 6, 7 i 8 są to specjalne wydatki morskie — tak administracji morskiej (roboty pogłębiarskie, wydatki nawigacyjne, latarnie morskie, roboty leśne), jak i wydatki eksploatacyjne Zarządu Portowego, wydatki specjalne Urzędu Rybackiego, wreszcie wydatki na internat, statek szkolny i pomoce naukowe w Szkole Morskiej."

Mówiąc o dochodach Ministerstwa, preliminowanych na rok 1937/38 ogółem w sumie zł 25.501 tys., p. Minister Roman podkreślił

wzrost dochodów w dziale 6 — Urząd Morski z zł 6.778 tys. w r. 1934/35 do zł 8.160 tys. w roku 1937/38, co zdaniem jego „jest częściowym choćby obrazem rozwoju naszego portu w Gdyni, ruchu statków, wzrostu ładunków i pracy dźwigów — tych dźwigów, które są symbolem pracy w porcie".

Podczas omawiania 4-letniego planu inwestycyjnego w dniu 3 lutego Pan Minister Roman w sposób następujący uzasadnił sumy przeznaczone na inwestycje morskie:

Na inwestycje morskie składa się: prowadzenie dalszej rozbudowy portu w Gdyni oraz w Wielkiej Wsi. przystani w Pucku i Jastarni. jak też inwestycje, związane z rybołówstwem morskim.

Czteroletni program portowy przewiduje wykonanie nowych inwestycyj portowych na sumę 33.733.000 zł.

Port gdyński w obecnym jego stanie, aczkolwiek z konieczności przerabia przypadający mu w udziale przeładunkowy obrót, posiada jednak liczne braki, wobec czego nie może zaspakajać stawianych mu przez życie gospodarcze wymagań. Projektowane inwestycje mają więc na celu usunięcie istniejących braków przez usprawnienie i potanienie pracy portu. Dzielą się one na dwie zasadnicze grupy: a) budowle wodne i b) urządzenia portowe oraz dla bezpieczeństwa żeglugi.

Na budowle wodne przewiduje się użycie 17.610.000 złotych.

Na inwestycje w tej grupie składają się: rozbudowa falochronów, pogłębianie nabrzeży dla przeładunku węgla, przedłużenia mola pasażerskiego i zapoczątkowanie budowy kanału przemysłowego. Jedną z najpilniejszych potrzeb portu gdyńskiego jest stworzenie terenów dla przemysłu portowego. Brak takich terenów uniemożliwia powstanie w Gdyni takiego przemysłu, a zgłaszane w tym kierunku zapotrzebowania nie mogą być zaspakajane. W związku z tym, program inwestycyjny przewiduje zapoczątkowanie budowy kanału przemysłowego, co stworzy nowe tereny dla przemysłu, wielkości ca 50 h.

Urządzenia portowe i dla bezpieczeństwa żeglugi przewidują użycie 13.405.000 zł.

Wyposażenie portu gdyńskiego w niezbędne urządzenia pozostało daleko w tyle za rozbudową portowych budowli hydrotechnicznych. W wyniku tego niektóre zupełnie wykończone i gotowe do eksploatacji nabrzeża, jak np. **Czechosłowackie i Rumuńskie, stanowiące 60 proc. całości nabrzeży strefy wolnocłowej,** są zupełnie pozbawione magazynów i dźwigów. Sieć komunikacyjna jest niedostatecznie rozbudowana i posiada liczne braki, nabrzeża są przeważnie niezabrukowane itp. Na inwestycje w tej grupie składają się: roboty przy budowie magazynów, dźwigów i urządzeń przeładunkowych, budowa dróg, ulic, torów kolejowych oraz innych urządzeń, służących celom eksploatacji portu.

Poza inwestycjami w porcie gdyńskim program inwestycyjny zawiera również pewną grupę robót na wybrzeżu morskim, na ogólną kwotę 4.740.000 zł. Inwestycje tej grupy przewidują wykonanie robót w porcie rybackim w Wielkiej Wsi, ubezpieczenie brzegu morskiego oraz budowę przystani i urządzeń w portach rybackich, jak Puck, Jastarnia i inne.

Jedną z ważniejszych inwestycji tego działu jest projekt budowy kanału, łączącego port Wielka Wieś z zatoką Pucką. Wybudowanie tego kanału kosztem ok. 3.000.000 zł, przyczyni się zarówno do rozwoju rybołówstwa dalekomorskiego, jak i rozwoju przemysłu rybnego w miejscowościach położonych nad zatoką Pucką, jak Swarzewo, Puck i Rewa.

W bieżącym zaś roku z kwoty 5 milionów zł, przeznaczonych na inwestycje morskie. przewiduje się użyć na inwestycje portowe zł **3.350.000**, a. m. na budowle nadziemne, na budowę dróg, wiaduktów itp., na urządzenia przeładunkowe, na instalacje i tabor, na roboty na wybrzeżu morskim. Niezależnie od omawianej kwoty 3 mil. 350.000 zł, będzie ponadto przeznaczone w bieżącym roku na bieżące inwestycje morskie zł 455.180, preliminowane w budżecie Ministerstwa Przemysłu i Handlu. oraz część robót zostanie wykonana na kredyt na kwotę zł ok. 4.400.000.

Ogółem zatem w bieżącym roku inwestycje portowe zostaną wykonane na łączną kwotę zł **8.205.180.**

Gospodarcza celowość powyższych inwestycji jest powszechnie znana i zrozumiała. Wystarczy stwierdzić, że wysokość oszczędności, jaką zyskaliśmy w naszym bilansie płatniczym z tytułu skierowania towarów na porty polskie w okresie od 1922 do 1935 r., należy szacować, licząc przeciętnie 20 zł od tony na ca 2 miliardy 430 milionów zł. To zatem. tak wszechstronnie korzystne, oddziaływanie własnego portu na całokształt naszego życia gospodarczego szczególnie uzasadni gospodarszą celowość projektowanych inwestycyj portowych.

Przystępując z kolei do omówienia zamierzonych inwestycyj w dziale rybołówstwa morskiego należy stwierdzić, że ten nowy dla nas i najmniej znany dział pracy na morzu, zasługuje na jak najbaczniejszą uwagę. Sprawa bowiem rozwoju rybołówstwa morskiego jest sprawą wyjścia na świat po nowy surowiec, a więc po nowe źródło dochodów i nowe pole pracy dla wolnych rąk roboczych.

Miarą znaczenia rybołówstwa morskiego dla Polski jest ujemna pozycja, wynosząca blisko 400 mil. zł w naszym bilansie płatniczym za ostatnie 10-lecie, które zapłaciliśmy w tym czasie zagranicy za ryby, poławiane na obcych statkach, przez obcych rybaków, na terenach. dostępnych dla wszystkich, a zatem i dla nas. Szybszy rozwój rybołówstwa datuje się dopiero od 1928 roku, t. j. od chwili rozpoczęcia

przez Min. Przemysłu i Handlu planowej akcji pomocy dla rybołówstwa. Obok popierania rozwoju rybołówstwa bałtyckiego, poczyniono wysiłki w kierunku zorganizowania połowów śledziowych na Morzu Północnym. Miano na uwadze, że w sumie ok. 400 mil. zł, wydanych w ciągu 10-lecia na import zagranicznych ryb morskich, zapłaciliśmy za same śledzie solone ok. 300 mil. zł.

Ta planowa akcja przyniosła w ostatnim 10-leciu zupełnie określone rezultaty, a mianowicie: gdy jeszcze w roku 1927 połowy polskie pokrywały zaledwie ok. 2,2 proc. naszej ogólnej konsumcji ryb morskich, to w roku 1936 rybołówstwo polskie pokrywało około 51 proc. potrzeb rynku wewnętrznego.

W parze z rozwojem połowów morskich idzie związany z nim rozwój rybnego przemysłu przetwórczego, który z 422 ton przerobionych ryb w 1927 r. — wzrasta w ubiegłym sezonie 1935/36 do 13.000 ton. Poważnie rozwinęły się: przemysł konserwowy i handel rybny na wybrzeżu.

Nakłady na rybactwo morskie w warunkach kraju importującego, jakim jest Polska, należą do inwestycyj najszybciej i najskuteczniej rentujących się pod względem ogólno-państwowych korzyści gospodarczych.

Ta okoliczność, jak również fakt, że rozwój rybołówstwa morskiego zapewnia zatrudnienie bardzo znacznej ilości rąk roboczych ludności, zamieszkałej na wybrzeżu i wymagającej szczególnej opieki Państwa, że umożliwia ono zdobycie taniego surowca, odgrywającego poważną rolę w wyżywieniu szerokich mas ludności, a z drugiej strony, że przedsiębiorstwa rybackie należą do nisko rentujących się z punktu widzenia indywidualnej gospodarki — wszystko to szczególnie przemawia za podjęciem nowych w tej dziedzinie inwestycyj.

Plan inwestycyj rybackich obejmuje zarówno rozbudowę flotylli rybackiej, jak i innych urządzeń niezbędnych dla rozwoju rybołówstwa morskiego.

W zakresie flotylli rybackiej przewiduje się budowę 40 dalekomorskich kutrów rybackich dla dalszych połowów bałtyckich, oraz 8 lugrów śledziowych dla połowów śledzi na Morzu Północnym. Przewiduje się ponadto udzielenie subwencji przedsiębiorstwom prywatnym na pokrycie części kosztów budowy 10 lugrów śledziowych. Wreszcie zamierzona jest budowa 2 trawlerów dla połowów innych ryb jak śledzie, w okolicach N. Fundlandii, Islandii, Morza Barentza itd., t. j. na terenach nader bogatych.

Łączna kwota tych inwestycyj w tym zakresie, w jakim mają one być pokryte z funduszów publicznych, wyniesie zł 9.200.000.

Na pozostałe inwestycje z zakresu rybołówstwa morskiego potrzeba ca 850.000 zł. — Ogółem, zatem, inwestycje w zakresie rybołówstwa przewidują użycie na przestrzeni 4 letniego okresu ca 10.050.000 zł.

W bieżącym roku — z przewidzianych w zgłoszonym projekcie ustawy na inwestycje morskie 5 milionów zł, — zostanie przeznaczone na inwestycje w zakresie rybołówstwa morskiego 1.650.000 zł. Z kwoty tej — 1.470.000 zł zostanie użyte na rozbudowę omawianej dalekomorskiej flotylli rybackiej. Pozostała zaś kwota 180.000 zł zostanie przeznaczona na budowę pomieszczeń dla Stacji Morskiej.

W planie inwestycyjnym, dotyczącym zagadnienia morskiego, uderza niewątpliwie brak inwestycyj okrętowych dla przewozu pasażerów i towarów. Inwestycje te jednak wyłączyłem z tego planu, gdyż charakter tych skądinąd niezmiernie ważnych dla nas inwestycyj nie odpowiada ściśle głównym założeniom obecnie omawianego 4-letniego planu, a to przede wszystkim z tego względu, że odnośne zamówienia muszą być przynajmniej na razie robione zagranicą: z drugiej zaś strony 4-letni plan stanowi pewną zamkniętą w sobie całość, w którą nie daje się zmieścić nasz program rozbudowy floty handlowej.

Wspominając więc o powyższym pragnę jedynie podkreślić, że szybki rozwój floty stanowi integralną i niewątpliwie najważniejszą część naszej polityki morskiej, którą staramy się rozwiązać w ramach budżetu Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

Kończąc me uwagi, dotyczące zakresu i znaczenia inwestycyj w dziale reprezentowanego przeze mnie resortu, pragnę zaznaczyć, iż mogą one niejednemu z nas wydać się zbyt małe w odniesieniu do wielkości problemów i naszych potrzeb. Uważam jednak, iż zakreślając sobie stosunkowo niewielki program, w granicach naszych rzeczywistych możliwości, tak jak się one dziś nam zarysowują, tym samym możemy liczyć na jego realne wykonanie. Sądzę przy tym, iż w dzisiejszej sytuacji możemy sobie pozwolić na nieco optymizmu, stwierdzając, że program nasz jest programem minimalnym i że nie jest wykluczonym, iż stopniowo rozwijające się ożywienie gospodarcze pozwoli program nasz uzupełniać i rozszerzać.

Nie wątpię, iż w wielu wypadkach nie zbraknie w naszym kraju zdrowej prywatnej inicjatywy, która nie jedną lukę, powstałą w naszym uzbrojeniu gospodarczym, zdoła wypełnić."

Zaznaczyć należy, że wyżej przytoczony końcowy ustęp przemówienia p. Ministra Romana odnosi się do całości planu inwestycyjnego w resorcie Ministerstwa Przemysłu i Handlu, przyjęcie go do wiadomości w odniesieniu do inwestycyj morskich być może przyczyni się do bardziej optymistycznego zapatrywania się na skromne sumy, przeznaczone na nie w planie inwestycyjnym.

Udział Gdyni i Gdańska w handlu zagranicznym Polski

W roku 1936 przez Gdynię i Gdańsk przeszło 12 z górą milionów ton towarów, wobec 16 milionów ogólnego obrotu zagranicznego Polski, co stanowi 77 proc. Dzieląc handel zagraniczny na dwie zasadnicze części wywóz i przywóz, konstatujemy, że przez Gdynię w roku 1936 wywieziono przeszło 6 milionów ton towarów o wartości 370 milionów złotych, przez Gdańsk wywieziono blisko 4,5 milionów ton o wartości 306 milionów złotych. Udział Gdyni w ogólnym wywozie Polski stanowi 48 proc. w relacji ilościowej towarów i 36 proc. w relacji ich wartości. Przez Gdańsk wywieźliśmy 34 proc. ogólnej ilości eksportu polskiego w relacji wagowej i 30 proc. w relacji wartościowej.

Przywóz przez Gdynię wynosi nieco ponad 1 milion ton towarów o wartości 578 milionów złotych przez Gdańsk nieco ponad 0,5 miliona ton towarów o wartości 71 milionów zł.

W stosunku do ogólnego importu Polski przez Gdynię przechodzi 38 proc. towarów w relacji wagowej i 58 proc. w relacji wartościowej, przez Gdańsk stosunek jest znacznie mniejszy, a mianowicie 17 proc. w relacji wagowej towarów i 7 proc. w relacji ich wartości. Tablica 1 poniżej przedstawia w liczbach bezwzględnych (tj. w tysiącach ton i milionach złotych) udział Gdyni i Gdańska w handlu zagranicznym Polski za okres ostatnich lat 9-ciu wykazując ponadto wysokość obrotu towarowego przez Gdańsk w roku 1913.

Tabl. 1. Udział Gdyni i Gdańska w handlu zagranicznym Polski — liczby bezwzględne.

Wyszczególnienie	1913	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936
Wywóz i przywóz razem										
Waga — 1000 ton										
Ogółem Polska	×	**25,589**	**26,125**	**22,493**	**21,634**	**15,291**	**15,342**	**17,114**	**16,008**	**16,024**
w tym: przez Gdynię	—	1,708	2,620	3,275	5,080	4,894	5,687	6,724	7,107	7,420
przez Gdańsk	2,111	8,358	8,425	8,254	8,101	5,467	4,953	5,635	4,626	4,949
Wartość w mil. zł										
Ogółem Polska	×	**5.870**	**5,924**	**4,679**	**3,347**	**1,946**	**1,787**	**1,775**	**1,785**	**2,029**
w tym: przez Gdynię	—	79	135	231	389	350	536	655	761	948
przez Gdańsk	.	1,476	1,492	1,163	714	471	408	421	357	377
Wywóz										
Waga — 1000 ton										
Ogółem z Polski	×	**20,424**	**21,037**	**18,922**	**18,703**	**13,504**	**12,986**	**14,565**	**13,436**	**12,958**
w tym: przez Gdynię	—	1,593	2,402	2,932	4,573	4,547	4,988	5,948	6,243	6,259
przez Gdańsk	878	6,748	6,865	7,475	7,653	5,122	4,591	5,258	4,226	4,423
Wartość w mil. zł										
Ogółem z Polski	×	**2,508**	**2,813**	**2,433**	**1,879**	**1.084**	**960**	**976**	**925**	**1,026**
w tym: przez Gdynię	—	45	71	147	283	217	239	270	311	370
przez Gdańsk	.	588	699	651	451	293	284	327	280	306
Przywóz										
Waga — 1000 ton										
Ogółem do Polski	×	**5,165**	**5,088**	**3,571**	**2,931**	**1,787**	**2,356**	**2,555**	**2,572**	**3,066**
w tym: przez Gdynię	—	115	218	343	507	347	699	776	864	1,161
przez Gdańsk	1,233	1,610	1,560	779	448	345	362	377	400	526
Wartość w mil. zł										
Ogółem do Polski	×	**3,362**	**3,111**	**2,246**	**1,468**	**862**	**827**	**799**	**860**	**1,003**
w tym: przez Gdynię	—	34	63	84	106	133	297	385	450	578
przez Gdańsk	.	888	793	512	263	178	124	94	77	71

Z tablicy tej możemy łatwo zaobserwować że z roku na rok handel zagraniczny Polski we wszystkich latach przez Gdynię, a w ostatnich latach i przez Gdańsk, stale wzrasta podczas, gdy koniunktura obrotów handlowych Polski z zagranicą nie zawsze ulega podobnej tendencji. Przyjmując obrót towarowy przez Gdynię i Gdańsk w roku 1936 za 100 otrzymamy niezwykle charakterystyczną tablicę wskazującą na rozwój handlu zagranicznego Polski przez porty. Jeżeli chodzi o Gdańsk obrót towarowy w r. 1936 aczkolwiek jest niższy aniżeli w latach najwyższej prosperity, jednak jest znacznie większy, aniżeli w okresie bezpośrednio przedwojennym, na co wskazują liczby 4.949 tys. ton w r. 1936, wobec 2.111 tys. ton w roku 1913. Obraz rozwoju handlu zagranicznego Polski przez porty Gdynię i Gdańsk przedstawia tablica 2.

Tabl. 2. Rozwój handlu zagranicznego Polski przez Gdynię i Gdańsk w % % roku 1936.

Wyszczególnienie	1913	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936
Wywóz										
Waga										
Gdynia	—	25	38	47	73	73	80	95	99	100
Gdańsk	20	153	155	169	173	116	104	119	96	100
Wartość										
Gdynia	—	12	19	40	76	59	65	73	84	100
Gdańsk	.	192	228	213	147	96	93	107	92	100
Przywóz										
Waga										
Gdynia	—	10	19	30	44	30	60	67	74	100
Gdańsk	234	306	297	148	85	66	69	72	76	100
Wartość										
Gdynia	—	6	11	15	18	23	51	67	78	100
Gdańsk	.	1251	1117	720	370	251	175	132	108	100

Przejdźmy do wykazania udziału portów w handlu zagranicznym Polski w liczbach względnych (w procentach do ogólnego wywozu i przywozu z Polski w odniesieniu do wagi towarów i ich wartości). Porównanie takie daje nam tablica 3-cia.

Tabl. 3. Udział Gdyni i Gdańska w handlu zagranicznym Polski, liczby względne w % %

Wyszczególnienie	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936
Wywóz i przywóz razem										
Waga										
Ogółem Polska	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**
w tym: przez Gdynię	3	7	10	15	23	32	37	39	44	46
przez Gdańsk	30	33	32	37	37	36	32	33	29	31
Wartość										
Ogółem Polska	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	100	**100**	**100**	**100**
w tym: przez Gdynię		1	2	5	12	18	30	37	43	47
przez Gdańsk	26	25	25	25	21	24	23	24	20	19
Wywóz										
Waga										
Ogółem z Polski	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**
w tym: przez Gdynię	.	8	11	16	24	34	38	41	46	48
przez Gdańsk	31	33	33	40	41	38	35	36	31	34
Wartość										
Ogółem z Polski	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**
w tym: przez Gdynię		2	3	6	15	20	25	28	34	36
przez Gdańsk	27	26	25	27	25	27	30	34	30	30
Przywóz										
Waga										
Ogółem do Polski	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**
w tym: przez Gdynię	.	2	4	10	17	19	30	30	34	38
przez Gdańsk	27	31	31	22	15	19	15	15	16	17
Wartość										
Ogółem do Polski	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**
w tym: przez Gdynię	.	1	2	4	7	15	36	45	52	58
przez Gdańsk	25	27	26	23	18	21	15	12	9	7

Z liczb ujętych w tej tablicy czytelnik łatwo sobie ustali skalę wagi Gdyni w handlu zagranicznym Polski, wzrastającą olbrzymimi skokami z roku na rok. Rok 1933 jest momentem, w którym Gdynia prześciga Gdańsk, pozostawiając go w tyle za sobą. Obecnie udział Gdyni i Gdańska w handlu zagranicznym Polski ma się do siebie jak 46 do 31 w odniesieniu do wagi towarów i 47 do 19 w odniesieniu do ich wartości.

Operując liczbami z tablic 1 i 3, możemy łatwo obliczyć, że przez granice lądowe Polski przechodzi nieco ponad 2 miliony ton towarów w wywozie (wobec 6 milionów przez Gdynię) i niecałe 1,5 miliona ton towarów w przywozie (wobec 1,2 milionów przez Gdynię). Ogólnie można stwierdzić, że przez granice lądowe przechodzi 23 proc. ogólnego obrotu towarowego Polski z zagranicą w odniesieniu do wagi towarów i 34 proc. w odniesieniu do ich wartości.

Łatwo mogliśmy zaobserwować, że udział portu w handlu zagranicznym Polski w relacji wagowej jest inny, aniżeli w relacji wartościowej. Wpływa na to struktura obrotu towarowego. Stwierdzić należy, że w wywozie Polski w ogóle, a portu Gdyni i Gdańska w szczególności, spotykamy duże ilości towarów masowych jak węgiel i drzewo, które przy wysokiej stosunkowo wadze stanowią niewielką wartość materialną. Toteż wywóz przez porty w relacji wagowej jest wyższy, aniżeli w relacji wartościowej. Przeciętna wartość tony towarów wywożonych przez Gdynię stanowi 59 zł, przez Gdańsk 69 zł. a przez granice lądowe 154 złote.

Odmiennie przedstawia się kwestia wartości towarów przywożonych przez granice lądowe i przez porty. Przez porty, a właściwie przez Gdynię, przywozimy towary bardziej wartościowe, aniżeli przez granice lądowe. — Wartość przeciętna tony przywożonej przez Gdynię wynosi 498 zł, (przez Gdańsk 135 zł), podczas gdy przez granice lądowe 257 zł.

Tabl. 4. Wartość przeciętna 1 tony towarów przechodzących przez Gdynię, Gdańsk i przez granice lądowe w złotych

Wywóz przez			Rok	Przywóz przez		
Gdynię	Gdańsk	granice lądowe		Gdynię	Gdańsk	granice lądowe
28	87	155	1928	296	552	709
29	102	174	1929	294	508	681
50	87	192	1930	245	657	674
62	62	177	1931	209	587	556
48	57	150	1932	385	516	503
48	62	124	1933	425	342	314
45	62	113	1934	496	249	228
50	66	113	1935	521	195	255
59	**69**	**154**	**1936**	**498**	**135**	**257**

W latach poprzednich stosunek wartości jednej tony w wywozie i przywozie przez porty i przez granice lądowe przedstawiał się inaczej. Omijając omówienie tego zagadnienia w formie narracyjnej, przedstawiamy go w postaci tablicy 4, ilustrującej wartość przeciętną jednej tony towarów, przechodzących przez porty Gdynię i Gdańsk, jako też przez granice lądowe.

Do bardziej szczegółowego omówienia rodzajów towarów, przechodzących przez porty polskiego obszaru celnego, powrócimy w jednym z następnych numerów Biuletynu.

Bolesław Polkowski.

Skutki dewaluacji korony czechosłowackiej w położeniu taryfowym komunikacji między Czechosłowacją a portami morskimi

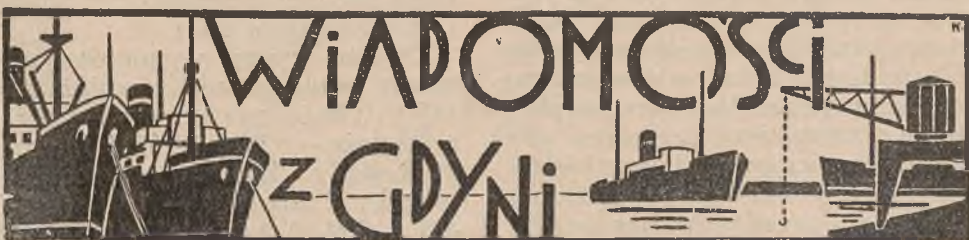
W zeszycie nr 32 Biuletynu z 25 listopada 1936 r. omawialiśmy różne sposoby przeprowadzenia dewaluacji korony czechosłowackiej, jaka nastąpiła w październiku z. r., we wszystkich taryfach, które służą dla komunikacji między Czechosłowacją a portami morskimi polskiego obszaru celnego, niemieckimi, adriatyckimi, rumuńskimi i belgijskimi, ustalonymi w koronach czechosłowackich. Podczas gdy w taryfach niemiecko-czechosłowackiej i czechosłowacko-adriatyckiej podniesiono zasadniczo stawki opłat przewozowych za przebieg kolejami zarówno czechosłowackimi, jak i innymi zagranicznymi, biorącymi udział w danych taryfach o 14%, wprowadzono w czechosłowacko - polskiej taryfie portowej podwyżkę 18% lecz jedynie tylko polskich udziałów bezpośrednich stawek opłat przewozowych i to z niektórymi odstępstwami. Niejednakowe to ustosunkowanie się do dewaluacji korony czechosłowackiej w tych konkurencyjnych taryfach spowodowało przesunięcie się

położenia taryfowego na korzyść drogi przez porty polskiego obszaru celnego. Podczas, gdy na porty niemieckie i adriatyckie taryfa podrożała z Czechosłowacji równo o 14%, podrożenie czechosłowacko-polskiej taryfy portowej tylko od blisko granicy polskiej położonych stacyj wynosi cokolwiek więcej, podczas gdy w miarę wzrostu odległości na kolejach czechosłowackich podrożenie to maleje i przeciętnie wynosi około 10% lub nawet mniej. Wprawdzie koleje konkurencyjne niemieckie i należące do związku taryfowego adriatyckiego w postępowaniu wyrównawczym (Auslobungsverfahren) przyjmują do przewozu swymi liniami transporty, których przewóz drogą na porty polskiego obszaru celnego okazuje się tańszym, po stawkach, obowiązujących do Gdyni i Gdańska, lecz postępowanie to ograniczone jest pewnymi minimalnymi stawkami, poniżej których zejść nie mogą ze względu na swe wyższe koszty eksploatacji, aniżeli na kolejach polskich. Tracąc przez to transporty domagają się zarządy kolejowe, interesowane w komunikacji czechosłowacko-adriatyckiej gwałtownie obniżenia 14% podwyżki stawek opłat przewozowych tej taryfy, co automatycznie wyszłoby też na korzyść portów niemieckich na podstawie istniejącej umowy między kolejami niemieckimi, a kolejami, biorącymi udział w komunikacji adriatyckiej.

W każdym razie zasługuje na uznanie tak korzystne przeprowadzenie dostosowania taryfy czechosłowacko - polskiej do dewaluacji korony czechosłowackiej, które posłużyło do wzmocnienia sytuacji kolei polskich w walce konkurencyjnej portów morskich naszych, niemieckich i adriatyckich o dalsze zaplecze w Środkowej Europie. Nie chodzi tu tyle o zyski doraźne, jeśliby one nawet nie miały się okazać zbyt wielkimi, to znacznie ważniejszym jest wzmożenie się wpływu akwizycyjnego naszych portów na obszarze, stanowiącym przedmiot konkurencyjnych zabiegów. Na skutek wytworzonej przez nowy układ położenia taryfowego sytuacji mnożą się po stronie konkurencyjnej głosy o zamierzeniach podziału transportów między porty niemieckie, adriatyckie i polskie według klucza 4/10 na porty niemieckie, 4/10 na adriatyckie i 2/10 na polskie. Fachowe czasopismo austriackie podaje wiadomość, że dokonane niedawno zniesienie niektórych taryf artykułowych w czechosłowacko-polskiej taryfie portowej przypisać należy przedstawieniom kolei niemieckich, które skłonić miały koleje polskie do zniesienia tych taryf artykułowych, które zmuszały koleje niemieckie do udzielania ze swej strony nadmiernych ulg na przewóz odnośnych towarów. Wiadomości te nie są prawdziwe i świadczą tylko o pobożnych życzeniach ich autorów.

Miarodajnym czynnikom polskim nic nie jest wiadomym o projektach podziału transportów zaplecza między wspomniane trzy grupy portów morskich, a taryfy artykułowe czechosłowacko polskiej taryfy portowej zostały zniesione ze względu na okoliczność, że interesanci czechosłowaccy, uzyskawszy ulgi na przewóz swych towarów w tych taryfach artykułowych, zużytkowywali ich istnienie nie do skierowywania tych towarów przez porty polskie, a jedynie tylko do żądania od kolei niemieckich stosowania tych samych stawek przy przewozie ich przez Hamburg.

O ile tego rodzaju pogłoski o umowach co do podziału zaplecza są na razie przedwczesne, o tyle okazują budzące się coraz bardziej chęci do racjonalnego uregulowania konkurencji wzajemnej między portami niemieckimi, adriatyckimi a polskimi, co wymaga jak największego wzmożenia naszego stanu posiadania i znaczenia w konkurowanym zapleczu do chwili przeprowadzania umów w tej kwestii.



POSIEDZENIE IZBOWEJ KOMISJI MORSKIEJ.

W dniu 8 lutego rb. odbyło się pod przewodnictwem radcy J. Rummla posiedzenie Izbowej Komisji Morskiej. W posiedzeniu tym wzięli udział: Wicepr. Izby F. Kollat, radcowie L. Byczkowski, A. Cienciała, inż. M. Laurecki, F. Marszał, K. Mucha i korespondenci dr T. Bierowski, dr St. Goldmann i dr B. Kasprowicz oraz dyrektor Izby dr J. Kulikowski.

Po przyjęciu protokółu z poprzedniego zebrania, Dyrektor Izby przedstawił Komisji dane, dotyczące sum, zawartych w preliminarzu budżetowym Państwa na r. 1937/38 oraz w planie inwestycyjnym na rok bieżący i przeznaczonych na inwestycje portowe. Po wymianie zdań na ten temat Komisja do-

szła do wniosku, że sumy te są zupełnie niedostateczne i wobec tego istnieje obawa, że obsługa przez port gdyński handlu zamorskiego Polski może napotkać wielkie trudności.

Następnie Komisja Morska przedyskutowała szereg wniosków dotyczących poprawek do ustawy o ulgach podatkowych w Gdyni, która to ustawa, jak wiadomo, w chwili obecnej stanowi przedmiot obrad Sejmu. Poprawki te zakomunikowane zostały Ministerstwu Przemysłu i Handlu i przesłane referentowi ustawy posłowi Marchlewskiemu: zmierzają one do rozszerzenia i bliższego sprecyzowania kategoryj tych przedsiębiorstw w Gdyni, które miałyby korzystać z ulg podatkowych oraz utrzymania ulg dla przemysłu budowlanego, zwłaszcza w związku ze znacznym osłabieniem ruchu budowlanego w Gdyni w r. 1936.

Wreszcie Komisja Morska wysłuchała sprawozdania specjalnej Komisji dla ustalenia interpretacji uzansu „frei Reeling". Przyjmując sprawozdanie to do wiadomości, Komisja uchwaliła rozesłać odnośny raport wszystkim członkom Komisji dla przestudiowania.

POSIEDZENIE OPINIODAWCZEJ KOMISJI HANDLU WEWNĘTRZNEGO PRZY IZBIE.

W dniu 11 lutego odbyło się w Grudziądzu pod przewodnictwem Radcy Izby p. J. Sierszeńskiego II. posiedzenie Opiniodawczej Komisji Handlu Wewnętrznego przy naszej Izbie.

Na posiedzenie to przybył z Warszawy Naczelnik Wydziału Izby Przemysłowo-Handlowej w Warszawie p. Chmielewski i wygłosił referat programowy o działalności Międzysamorządowej Komisji Handlu Wewnętrznego, która to Komisja, jak wiadomo, powołana została dla zbadania struktury wewnętrznego handlu Polski wykazującego poważne braki organizacyjne. Naczelnik Chmielewski wskazał na obrane przez Komisję metody pracy, polegające przede wszystkim na badaniu handlu poszczególnymi artykułami na obszarze całego Państwa. Pracę Komisji stanowić będzie materiał dla wydania przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu wymaganych zarządzeń, gdyż w Ministerstwie tym skoncentrowane być powinny wszystkie zagadnienia, związane z handlem, niezależnie od przedmiotu handlu.

Następnie Wicedyrektor Izby T. Marchlewski złożył sprawozdanie z wykonania prac przez biuro Izby w zakresie uprzednio wysuniętych przez Komisję wniosków.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W M. STYCZNIU BR.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego osiągnęły *w mies. styczniu rb. 667.241,9 ton* wobec 746.119,4 ton w mies. grudniu 1936 r. oraz 748.668,5 ton w mies. styczniu 1936 r.

Pierwszy miesiąc 1937 roku wykazuje poważny 10,5%-owy spadek obrotów w porównaniu z ub. miesiącem grudniem oraz równie poważny 10,8%-owy spadek obrotów w stosunku do miesiąca stycznia ub. r. W połowie stycznia zapanowały nad wybrzeżem pierwsze fale opóźnionych w tym roku mrozów. Powstająca kra lodowa utrudniała bardzo poważnie pracę statków. Szeregi statków linii regularnych opóźniały swoje zawinięcia do portu. Jedyny spośród holowników portowych specjalnie przystosowany do walki z lodem holownik „Tytan" okazał się niewystarczający. W pierwszych dniach m. lutego przybył do portu z Tallinna łotewski lodołamacz „Tasuja", aby wraz z „Tytanem" oczyszczać wody portu i zatoki z gromadzącej się kry lodowej.

Powstałe stąd utrudnienia w żegludze musiały z kolei wpłynąć na zmniejszenie obrotów portu w miesiącu styczniu rb.

Na uzyskanie ogólnych obrotów miesięcznych (667.241.9 t.) złożył się przywóz zamorski — 121.036,6 ton oraz wywóz zamorski — 546.205,3 ton.

Przywóz zamorski w m. styczniu r. b. (121.036,6 ton) wykazuje poważny 26,7%-owy spadek obrotów w porównaniu z ub. m. grudniem 1936 r. (165.130 ton) oraz równie poważny ale wzrost obrotów przywozu w stosunku do m. stycznia 1936 r. (97.117,1 ton). Pomimo nie sprzyjających warunków żeglugowych import zamorski w przeciwieństwie do eksportu utrzymuje się nadal na wysokim poziomie.

Spadek przywozu zam. w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. mies. grudniem spowodowały przede wszystkim towary masowe: złom żelazny, piryty i fosforyty. Po rekordowym przywozie złomu w miesiącu grudniu ub. r. (75241 t.) miesiąc sprawozdawczy przynosi nieco mniejszą ale równie poważną pozycję 52.585 ton złomu. — Jak juz wspomniano oprócz złomu żel. uległy zmniejszeniu również pozycje fosforytów — 10.177 t. (12.361 t.) oraz pirytów, których w m. styczniu nie przywieziono zupełnie wobec 2.957 t. w m. grudniu ub. r.

Poza wyżej wymienionymi pozycjami uległy zmniejszeniu również: nasiona różne 119 t. (198 t.), ryż surowy — 18 t. (38 t.) owoce świeże — 5212 t. (6521 t.), owoce suszone 216 t. (617 t.), konserwy owocowe — 2 t. (16 t.), orzechy i migdały — 19 t. (179 t.), kawa — 401 t. (994 t.), herbata — 115 t. (187 t.), kakao — 354 t. (530 t.), korzenie — 70 t. (102 t.), rośliny i mater. roślinne — 15 t. (173 t.), śledzie solone — 1431 t. (3172 t.), tłuszcze i oleje roślinne — 212 t. (364 t.), tłuszcze zwierzęce surowe — 1145 t. (1415 t.), tran — 209 t. (377 t.), napoje alkoholowe i inne — 49 t. (96 t.), siarka — 45 t. (632 t.), przetwory chemiczne — 124 t. (281 t.), farby — 9 t. (28 t.), garbniki — 656 t. (1808 t.), skóry — 2376 t. (2664 t.), bawełna — 7447 t. (8734 t.), przędza bawełniana — 114 t. (234 t.), juta — 1292 t. (2331 t.), kauczuk — 361 t. (440 t.), wyroby gumowe — 65

t. (232 t.), papier — 1397 t. (1775 t.), papa, tektura 1 t. (12 t), miedź — 1400 t. (1584 t.), cyna — 82 t. (206 t.), cynk — brak (30 t.), maszyny, aparaty i części — 379 t. (550 t.), części wagonów i lokomotyw — 215 t. (460 t.), oraz samochody i motocykle i ich części — 434 t. (531 t.).

Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę poważny spadek importu kawy, śledzi solonych, garbników, juty oraz papy i tektury. Jak wielki był wpływ panujących w styczniu mrozów i związanych z nimi utrudnień żeglugowych na jakość i terminowość przywożonych towarów, to wyraźnie stwierdza ten liczny szereg pozycyj towarowych. Bywały na przykład wypadki psucia się całookrętowych ładunków śledzi na skutek przedłużenia podróży.

Do pozycyj importu, które pomimo niesprzyjających warunków wykazały wzrost należą: nasiona oleiste — 5725 t. (4996 t.), śledzie świeże — 826 t. (614 t.), rudy różne i wypałki pirytowe — 15.159 t. (12.744 t.), oleje — 457 t. (119 t), asfalt — 51 t. (29 t.), tytoń — 67 t. (47 t.), żużle Thomasa — 284 t. (brak), wełna — 2489 t. (2400 t.), leń, konopie, sisel i inne włókna roślinne — 46 t. (30 t.), szmaty — 1342 t. (1157 t.), celuloza — 1556 t. (774 t.), żelazo surowe — 868 t. (521 t.), metale różne — 339 t. (206 t.), oraz wyroby żelazne i metalowe — 240 t. (218 t.)

Na uwagę zasługuje tu poważny wzrost rud różnych oraz żużli Thomasa. Pozostałe pozycje wykazują normalne wahania miesięczne.

Szczegółowo ilustruje import zamorski w mies. styczniu br. w porównaniu z tym samym miesiącem ubiegłego roku poniższe zestawienie:

IMPORT (tony)

	Styczeń 1937 r.	Styczeń 1936 r.
Nasiona różne	119	192
nasiona oleiste	5.725	4.548
ryż surowy	18	6
owoce świeże	5.212	3.631
owoce suszone	216	431
konserwy owocowe	2	2
orzechy i migdały	19	67
kawa	401	393
herbata	115	67
kakao	354	353
korzenie	70	76
rośliny i materiały rośl.	15	21
żywica	290	752
śledzie świeże	826	1.494
śledzie solone	1.431	1.403
rudy różne i wyp. piryt.	15.159	7.651
oleje	457	418
smoła i smary	13	31
asfalt	51	436
tłuszcze i oleje roślinne	212	494
tłuszcze zwierz. surowe	1.145	584
tran	209	249
napoje alkoholowe i inne	49	74
tytoń	67	422
siarka	45	391
przetwory chemiczne	124	131
farby	9	22
garbniki	656	1.277
fosforyty	10.177	10.496
żużle Thomasa	284	—
skóry	2.376	2.041
wełna	2.489	2.453
odp. wełny	48	58
przędza wełniana	22	36
bawełna	7.447	15.287
odp. bawełny	155	61
przędza bawełniana	114	115
len, konopie, sizal i in. wł. rośl.	46	269
juta	1.292	944
szmaty	1.342	720
kauczuk	361	420
wyroby gumowe	65	39
papier	1.397	659
papa, tektura	1	2
celuloza	1.556	268
żelazo surowe	868	205
metale różne	339	77
złom żelazny	52.585	34.841
miedź	1.400	908
cyna	82	24
cynk	—	31
wyroby żelazne i metalowe	240	609
maszyny, aparaty i części	379	247
części wagonów i lokom.	215	228
samochody, motocykle i części	434	55
różne	2.314	2.390
Razem	121.037	97.117

W powyższym zestawieniu zwraca uwagę przeszło 100 procentowy wzrost importu rud różnych i wypałków pirytowych, ok. 51 proc. wzrost importu złomu żelaznego oraz przeszło 50 procentowy spadek importu bawełny w stosunku do rekordowych wyników tego samego miesiąca roku ubiegłego.

W przeciwieństwie do importu eksport zamorski (546.205,3 t.) w miesiącu sprawozdawczym wykazuje 5,9 procentowy spadek w porównaniu z ub. miesiącem grudniem 1936 r. (580.989,4 t) oraz 16.1 procentowy spadek obrotów w stosunku do miesiąca stycznia 1936 r. (651.551,4 t.) Wobec większego obecnie nastawienia trampingu na eksport (węgiel itp.) zupełnie zrozumiałym staje się jeszcze większy wpływ warunków atmosferycznych w m. styczniu na obroty eksportowe portu. Stąd tak poważny spadek w porównaniu z tymi samymi miesiącami roku ubiegłego.

Decydujący wpływ na zmniejszenie wywozu wywarła tu jak w wielu podobnych wypadkach grupa wytworów pochodzenia mineralnego, na czele z węglem eksp. — 424511 t. (434.427 t.), oraz koksem — 17853 t. (27.523 t). Poza grupą mineralną spadek wykazały pozycje: zboże 1 t. (15 t.), strączkowe

118 t. (461 t.), mąka — 102 t. (152 t.). mąka pastewna — 203 t. (248 t.), ryż — 11 t. (14 t.), słód — 2322 t. (4186 t.), bekony — 1354 t. (1456 t.), drób i ptactwo bite 77 t. (482 t.), jaja 361 t. (941 t.), cement — 20 t. (784 t.), tłuszcze zwierzęce surowe — 540 t. (991 t.), przetwory mięsne — 1340 t. (2194 t.), cukier — brak (3607 t.), napoje alkoholowe — 3 t. (18 t.), — otręby — brak (49 t.), melasa — brak (5410 t.), salmiak — 5 t. (38 t.), tkaniny — 481 t. (524 t.), bawełna i odpadki — 427 t. (850 t.), drzewo tarte — 14.273 t. (20.615 t.), wyroby z drzewa 349 t. (1.266 t.), dykty i forniery — 1.130 t. (1.481 t.), meble gięte — 370 t. (246 t.), wyroby koszykarskie — 114 t. (119 t.), papier 400 t. (866 t.), papa, tektura — 165 t. (283 t.), celuloza — 150 t. (623 t.), żelazo handlowe — 4904 t. (10.994 t.), rury żeliwne. żelazne i stalowe — 1.730 t. (2.800 t.), cynk — 584 t. (949 t.), oraz blacha cynkowa — 366 t. (789 t.)

Na uwagę zasługuje kompletny brak cukru na eksporcie w m. styczniu, poważny spadek wywozu tarcicy oraz żelaza handlowego.

Do pozycji wywozu, które wykazały wzrost w miesiącu sprawozdawczym należą przede wszystkim: mąka ryżowa — 390 t. (200 t.), owoce świeże — 105 t. (41 t.), szynki i inne peklowane — 1.078 t. (84 t.), masło — 358 t. (181 t.), węgiel bunkrowy — 40.003 t. (38.502 t.), makuchy — 1.221 t. (900 t.), wytłoki buraczane — 2.328 t. (brak), karbid — 353 t. (187 t.), biel cynkowa — 604 t. (536 t.), sól potasowa — 2.100 t. (330 t.), siarczan amonu — 5.868 t. (2.044 t.), skóry — 188 t. (158 t.), żelazo surowe — 625 t. (brak), oraz metale różne — 244 t. (75 t.) Na podkreślenie zasługuje wśród powyższych pozycyj poważny wzrost eksportu siarczanu amonu oraz soli potasowej.

Szczegółowo ilustruje eksport zamorski w m. styczniu br. w porównaniu z tym samym miesiącem 1935 r. poniższe zestawienie:

EKSPORT (tony)

	Styczeń 1937 r.	Styczeń 1936 r.
Zboże	1	500
strączkowe	118	57
mąka ryżowa	390	105
mąka	102	35
mąka pastewna	203	650
ryż	11	—
słód	2.322	1.390
owoce świeże	105	183
konserwy owocowe	322	10
nasiona i rośliny	—	465
szynki i inne peklowane	1.078	137
bekony	1.354	2.016
drób i ptactwo bite	77	98
jaja	361	922
masło	358	802
cement	20	410
węgiel eksportowy	424.511	522.707
węgiel bunkrowy	40.003	32.337
koks	17.853	13.557
oleje i parafina	3	56
tłuszcze zwierzęce surowe	540	255
przetwory mięsne	1.340	609
cukier	—	2.906
napoje alkoholowe	3	2
spirytus	—	45
makuchy	1.221	3.817
otręby	—	308
melasa	2.328	—
soda	4	448
salmiak	5	42
karbid	353	172
farby	29	7
biel cynkowa	604	288
sól potasowa	2.100	450
saletra	16	22
siarczan amonu	5.868	2.037
skóry	188	63
tkaniny	481	447
bawełna i odpadki	427	130
bale i słupy	—	7.739
drzewo tarte	14.273	30.038
wyroby z drzewa	349	483
klepki	—	12
dykty i forniery	1.130	1.331
meble gięte	370	214
wyroby koszykarskie	114	65
papier	400	559
papa, tektura	165	86
celuloza	150	1.297
żelazo surowe	625	2.347
żelazo handlowe	4.904	10.582
metale różne	244	6
wyroby żelazne i metal.	2.847	2.736
szyny kolejowe	3	—
rury żelazne, żeliwne i stalowe	1.730	1.814
cynk	584	1.089
blacha cynkowa	366	66
różne	13.052	2.402
Razem	546.205	651.551

Jak wynika z powyższego zestawienia spadek wywozu w m. sprawozdawczym w porównaniu ze styczniem 1936 r. spowodowały głównie pozycje: węgla eksp. (różnica o ok. 100 tys. t.), cukru, drzewa oraz żelaza handlowego.

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym analogicznie do obrotów towarowych wykazuje spadek ilości oraz pojemności statków na wejściu i wyjściu. Przyszło bowiem 367 (457) statków o pojemności 381.687 n. r. t. (462.485 n. r. t.) Wyszło zaś 376 (461) statków o pojemności 405.504 n. r. t. (447.461 n. r. t.)

Kolejność bander w miesiącu sprawozdawczym ukształtowała się następująco: Szwecja — 1 miejsce, Polska — 2, Niemcy — 3, Stany Zjedn. Am. P. — 4, Włochy — 5, Norwegia — 6, Dania — 7, Anglia — 8, Łotwa — 9, Finlandia — 10, Grecja — 11 itd., wykazując przegrupowanie Niemiec z 5 na 3, Stanów Zjedn. Am. P. z 7 na 4, Włoch z 4 na 5 oraz Danii z 3 na 7. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Przy czym reprezentowane były bandery 17 państw (16).

Średni tonaż statku, zawijającego do portu w m. styczniu rb. wyniósł 1.040 n. r. t. (1.012 n. r. t.) Średni postój statku w porcie wyniósł 52 godzin (53,6 godz.) Średnia ilość statków w porcie wyniosła 48 (53).

Ruch statków w miesiącu styczniu r. b. ilustruje poniższe zestawienie:

Ruch statków

	Przyszło		Wyszło	
	Ilość	NRT.	Ilość	NRT.
Polska	37	52.092	49	51.911
W. M. Gdańsk	4	2.858	4	2.858
Anglia	15	23.769	14	25.572
Dania	36	26.824	40	30.239
Estonia	16	9.337	17	8.958
Finlandia	13	15.584	13	15.958
Francja	1	1.871	1	1.871
Grecja	5	14.588	4	12.005
Holandia	7	5.826	8	7.020
Litwa	2	1.176	2	1.176
Łotwa	12	18.036	11	16.133
Niemcy	49	38.693	50	41.448
Norwegia	31	23.284	36	29.601
Stany Zjedn. Am. P.	11	36.464	11	36.464
Szwecja	94	72.404	98	76.687
Włochy	10	30.501	14	40.850
Z. S. R. R.	6	8.380	4	6.793
Razem	367	381.687	376	405.504

Ruch pasażerów na skutek wybitnie niesprzyjających warunków atmosferycznych (wielkie mrozy) osłabł nadal bardzo poważnie. Przyjechało bowiem 262 osoby (527), w tym: z Anglii — 27, Argentyny — 36, Belgii — 14, Brazylii — 1, Danii — 28, Estonii — 2, Finlandii — 4, Francji — 1, Holandii — 2, Kanady — 27, Niemiec — 1, Norwegii — 5, Stanów Zjednoczonych Am. P. — 81, Szwecji — 32, oraz z wysp Kanaryjskich — 1 osoba. Wyjechało zaś 1.680 osób (1.932), w tym: do Anglii — 294, Argentyny — 333, Brazylii — 49, Danii — 17, Estonii — 1, Francji — 446, Kanady — 14, Stanów Zjednoczonych Am. P. — 154, Szwecji — 1, oraz do Urugwaju — 151 osób. Jak wynika z powyższych danych ruch emigracyjny, kierowany na port francuski Le Havre utrzymuje się nadal na wysokim poziomie.

RUCH BUDOWLANY W POLSCE, A W GDYNI.

W ruchu budowlanym na terenie Polski Gdynia odgrywa bardzo poważną rolę ze względu na intensywność swej rozbudowy.

Świeżo opublikowane dane, dotyczące budownictwa w miastach, liczących ponad 20.000 mieszkańców (Wiadomości Statystyczne Głównego Urzędu Statystycznego, zeszyt 2 z 15 stycznia 1936 roku), jako też materiały Referatu Statystycznego Komisariatu Rządu w Gdyni, dotyczące ruchu budowlanego w mieście, pozwalają na zrobienie porównania budownictwa w Gdyni do budownictwa w miastach ponad 20.000 mieszkańców.

Oto zestawienie:

Budynki rozpoczęte

Wyszczególnienie	1935	1936			
	I-III kw	I-III kw.	I kw.	II kw.	III kw.
Liczba budynków					
Miasta z ludnością ponad 20.000 mieszk. .	5 028	6 418	823	2 589	3 006
Gdynia	473	406	109	198	99
%% udział Gdyni w budownictwie miast . .	*9,4*	*6,3*	*13,9*	*7,6*	*3,3*
Kubatura w 1 000 m³					
Miasta z ludnością ponad 20 000 mieszk. .	4 604	7 031	865	2 608	3 558
Gdynia	532	424	150	162	112
%% udział Gdyni w budownictwie miast . .	*11,6*	*6,1*	*17,8*	*6,2*	*3,1*

Z zestawienia tego możemy zaobserwować, że ruch budowlany w odniesieniu do budynków rozpoczętych w Gdyni w okresie trzech kwartałów 1936 był mniejszy, aniżeli w podobnym okresie roku 1935, gdy ruch budowlany na terenie miast omawianych okazał zwyżkę. Toteż nic dziwnego, że %% udział budownictwa gdyńskiego jest mniejszy, nie mniej jednak cyfra ponad 6% jest bardzo poważna. Trzeba podkreślić, że ruch budowlany w Gdyni stale i intensywnie się rozwijał, gdy tego jeszcze nie było w pozostałych miastach; dopiero w roku 1936 możemy zaobserwować ten intensywny rozwój budownictwa w Polsce, a w szczególności w większych miastach.

Przechodząc do budynków zakończonych, otrzymamy następujące zestawienie:

Budynki zakończone

Wyszczególnienie	1935	1936			
	I-III kw.	I-III kw.	I kw.	II kw.	III kw.
Liczba budynków					
Miasta z ludnością ponad 20.000 mieszk. .	3 474	3 711	1 080	930	1 701
Gdynia	196	311	112	124	75
3% udział Gdyni w budownictwie miast . .	*5,6*	*8,4*	*10,4*	*13,3*	*4,4*
Kubatura w 1 000 m³					
Miasta z ludnością ponad 20.000 mieszk. .	2 789	3 179	845	767	1 56%
Gdynia	167	238	97	68	77
%% udział Gdyni w budownictwie miast . .	*6,0*	*7,5*	*11,5*	*8,9*	*4,5*

Z kolei rzeczy zarówno liczba, jak i kubatura budynków zakończonych w Gdyni rozwijają się intensywniej, niż w innych miastach Polski. Udział budownictwa gdyńskie-

go w budownictwie miast, liczących ponad 20.000 mieszkańców w odniesieniu do budynków zakończonych jest większy niż w roku 1935 i przewyższa udział budynków rozpoczętych.

Trzeci kwartał w budownictwie gdyńskim jest słabszy, aniżeli kwartały poprzednie i to zarówno w budynkach rozpoczętych, jak i zakończonych, podczas gdy w Polsce trzeci kwartał 1936 jest mocniejszy od swych poprzedników. Tłumaczyć można to zjawisko szybszym wyczerpaniem się kredytów budowlanych i kapitałów w Gdyni. aniżeli gdzieindziej.

NOWE DYPLOMY W MARYNARCE HANDLOWEJ.

Dnia 8 lutego br. pod przewodnictwem Dyrektora Urzędu Morskiego p. inż. St. Łęgowskiego odbyło się posiedzenie Komisji Kwalifikacyjnej do orzekania w sprawach dyplomowych w marynarce handlowej.

Komisja po rozpatrzeniu podań przyznała 29 nowych dyplomów następującym kandydatom:

Balczunas Wiktor, kapitan żeglugi wielkiej
Dybek Tadeusz, kapitan żeglugi wielkiej
Goebel Andrzej, kapitan żeglugi wielkiej
Jaworski Stanisław, kapitan żeglugi wielkiej
Leszczyński Michał, kapitan żeglugi małej
Michalski Jan, kapitan żeglugi małej
Modzelewski Stanisław, kapitan żeglugi małej.

Poza tym komisja przyznała 3 dyplomy poruczników żeglugi wielkiej, 3 dyplomy poruczników żeglugi małej, 1 — szypera 1 klasy, 2 — szypera 2 klasy, 1 — mechanika 1 klasy, 4 — mechanika 3 klasy i 7 — maszynisty 2 klasy.



STAN ŚWIATOWEGO BUDOWNICTWA OKRĘTÓW HANDLOWYCH NA 1 STYCZNIA 1937 R.

Według danych Lloyd's Register of Shipping o będących w budowie statkach handlowych. tonaż budujący się na 1 I 1937 obejmował 2.231.221 ton. w tym budujący się w Wielkiej Brytanii i Irlandii — 963.642 ton, w Niemczech 408.463 ton, w Japonii 203.146 t., w Holandii 150.830 t., w Szwecji 128.796 t.. w Stanach Zjednoczonych 110.356 t., w Danii 75.930 ton.

W stosunku do poprzedniego kwartału tonaż będący w budowie na 1 I 1937 jest większy o 139.784; wzrost tempa budownictwa w ostatnim kwartale jest w W. Brytanii i Irlandii mniejszy niż w pozostałych krajach świata.

W siłowniach okrętowych, będących w budowie 908.000 koni maszynowych, zawarte jest w instalacjach parowych, w tym 74 instalacje turbinowe o 519.000 KM na wale. Maszyny tłokowe mają 338.000 KM, czyli 16,9 procent ogólnej mocy wszystkich siłowni. Motory spalinowe obejmują 1.394.000 KM, czyli 60,6 procent mocy wszystkich okrętowych siłowni.

WIELKI HAMBURG STAŁ SIĘ RZECZYWISTOŚCIĄ.

Przez dziesiątki lat Hamburg jako port i miasto odczuwał skutki podziału administracyjnego na kilka jednostek, — właściwego Hamburga — Wolnego Miasta, Altony, Harburga i Wandsbek, „portu wspólnoty hambursko - pruskiej". Realizacja nowej ustawy, która łączy w jedną całość te cztery jednostki, rozpocznie się już z dniem 1 kwietnia bieżącego roku.

Dla portu i jego przemysłu połączenie dotychczasowego rozdrobnionego administracyjno-prawnie terenu w jedną całość ma duże dodatnie znaczenie. Tak samo zostaną usunięte liczne przeszkody, hamujące normalny bieg spraw osiedleńczych, komunikacyjnych, budowlanych i kulturalnych. jednocześnie jednak oznacza nowa ustawa niwelizację Wolnego Miasta z otaczającymi prowincjami Rzeszy. I jeszcze jedno: Hamburg traci swój wysunięty port Cuxhaven, który jednak do nowego „Wielkiego Hamburga" włączony nie będzie, chociaż, niewątpliwie, posiadanie jego na odległości 113 km przy ujściu swej rzeki, jako portu pasażerskiego, tranzytowego i rybackiego i jako forpoczty organizmu portowego było rzeczą korzystną i naturalną. Korzyści jednak za połączenie w jedną całość czterech portów pod nazwą Wielkiego Hamburga o wiele przewyższają dla ośrodka portowego tę stratę.

BEZWZGLĘDNY REKORD PORTU W LONDYNIE.

Port londyński ustalił w r. 1936 swój nowy bezwzględny rekord wysokości ruchu

okrętowego: tonaż na wejściu i wyjściu razem wyniósł 62.168.833 t. r. n. wobec 59.762.150 t. r. n. w roku poprzednim. Wzrost procentowy jest jednak nieznaczny, wynosząc okrągło 4 procent względem roku poprzedniego.

PORTY ANGIELSKIE W ROKU 1936.

Ruch okrętowy w portach angielskich w roku ubiegłym, na wejściu i wyjściu, w głównych sześciu portach, pomijając większe porty węglowe, przedstawiał się jak następuje:

Londyn	62.169.000 t. r. n.
Liverpool	34.305.000 t. n. n.
Southampton	25.712.000 t. r. n.
Hull	11.902.000 t. r. n.
Manchester	7.776.000 t. r. n.
Bristol	7.321.800 t. r. n.

RUCH PORTOWY TALLINNA W R. 1936.

Ruch okrętowy w Tallinnie w roku ubiegłym znacznie się ożywił: weszło tonażu okrętowego 952.532 t. r. n. wobec 834.782 t. r. n. w roku 1935, co wynosi 14 procentowy przyrost. Ruch pasażerski zwiększył się jeszcze bardziej: przybyło pasażerów 75 tysięcy, wobec 52 tysięcy poprzedniego roku. Dużą część tego ruchu objęła komunikacja pasażerska z przeciwległą Finlandią.

PORT KONSTANCA W R. 1936.

Rumuński zewnętrzny port Konstanca ma znaczenie jako port pasażerski dla komunikacji z Bliskim Wschodem i jako port eksportowy dla nafty rumuńskiej. Pod względem ruchu pasażerskiego na pierwszym miejscu stanęły przewozy polskiej linii Konstanca — porty Bliskiego Wschodu, które z ogólnej ilości 57.754 pasażerów przewiezionych do 1 grudnia 1936 r. przewiozły 52%, reszta przypada na przewozy pod banderą rumuńską. Ruch okrętowy na wejściu przekroczył 5 mil. ton r. netto, przewyższając o 3 proc. ruch zeszłoroczny. W ruchu towarowym wyjściowym 94% pod względem wagowym zajęły produkty naftowe.

WARUNKI POŻYCZEK OKRĘTOWYCH W SKANDYNAWII.

Znane towarzystwo liniowej żeglugi „Svenska Lloyd“ zaciągnęło u Skandinaviska Kredit A/B pożyczkę obligacyjną, która będzie amortyzowana w latach 1940 — 49, przy stopie procentowej 3 i ¼%, i kursie emisyjnym 100 i pół. Kwota wynosi 2.250.000 koron szwedzkich.

STATEK BEZ PORTU MACIERZYSTEGO POD WZGLĘDEM PRAWNYM.

Amtsgericht w Elblągu rozpatrywał nadzwyczaj ciekawą sprawę statku, jak stwierdził sąd ten, bez portu macierzystego. Chodzi o statek niemiecki, wpisany do rejestru okrętów morskich w Hamburgu, jednak nigdy nie zawijający ani do Hamburga, ani też w ogóle do żadnego z portów niemieckich. Właścicielem i eksploatatorem statku jest jego kapitan. Sąd orzekł, że statek, jako że nie uprawia żeglugi z żadnego z portów niemieckich, lecz raczej sam jest bazą dla swej żeglugi, więc nie posiada portu macierzystego.

Takie orzeczenie ma doniosłe skutki dla praw wierzycieli, gdyż w myśl § 754 niemieckiego kodeksu handlowego (HGB) prawa wierzyciela okrętowego, — chodzi tu o możliwość fantowania statku, — mogą zaistnieć z tytułu udzielenia pożyczki tylko poza granicami portu macierzystego. A w omówionym wypadku statek portu macierzystego w ogóle nie posiadał, więc i umowa pożyczkowa nie została zawarta poza jego granicami, — tak orzekł sąd w Elblągu.

Jak widać również i nowe wydanie HGB jeszcze daje pole do kazuistycznej interpretacji. Bo przecież można rozumować również tak: Skoro statek nie posiadał portu macierzystego, fakt pożyczki na pewno zaszedł *nie* w porcie macierzystym. Słowa „poza portem macierzystym“ przecież należy rozumieć nie jako rozróżnienie przestrzenne, lecz jako negację logiczną, t. zn. „nie w porcie macierzystym“, czyli poprostu „casus non A“. Jeśli A jest zerem, to tym bardziej casus non A zawsze istnieje i nie zachodzi wcale kompromitujący wypadek „sąsiedztwa z próżnią“, które wynika z zastosowania do tego wypadku paragrafu 754 HGB w interpretacji przestrzennej.

WYNALEZIENIE NOWEJ SYRENY OKRĘTOWEJ.

W Szwecji wynaleziono nowy typ motorowej syreny okrętowej, nadzwyczaj donośnej. Siła jej 14 razy większa jest od siły zwykłych syren: jej dźwięk na odległość do 50 metrów jest dla ludzi nie do zniesienia. Wynalazcą jest inż. Harald Ekman w Sztokholmie, firma ASEA (powszechne szwedzkie tow. elektryczne) już wykonuje seryjnie 100 nowych syren. Efekt nowej syreny został jeszcze zwiększony przez zastosowanie obracającego się wycinka największej siły: doświadczalnie stwierdzono zwiększenie w ten sposób donośności dźwięku.

DEKLARACJE WYWOZOWE I ZAŚWIADCZENIA WYWOZOWE.

„Monitor Polski" z dnia 27 ub. m. opublikował zarządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dn. 22 ub. m. w sprawie przyjmowania zgłoszeń wywozowych oraz wydawania zaświadczeń walutowych.

Par. 1 zarządzenia ustala następujący wykaz instytucyj, do których należy składać zgłoszenia wywozowe i które doręczać będą eksporterom zaświadczenia walutowe (w poniższym zestawieniu instytucyj podane są tylko ich nazwy — bez towarów, podpadających pod ich kompetencje — z wyjątkiem Polskiego Instytutu Rozrachunkowego, którego kompetencje określone są dokładnie według zarządzenia): 1) Polski Instytut Rozrachunkowy w Warszawie oraz jego delegatury — na wszystkie towary z wyjątkiem: żelaznych wyrobów hutniczych, produktów naftowych, wyrobów przemysłu metalowego przetwórczego, wełny czesanej, przędzy czesankowej oraz wyczesków i odpadków wełnianych, papieru, tektury wszelkiej, bibułki papierosowej, obić papierowych, drewna okrągłego liściastego i iglastego, drewna opałowego, materiałów drzewnych tartych wszelkich iglastych i liściastych, kopalniaków, podkładów kolejowych i sliprów iglastych i liściastych, wszelkich materiałów ciosanych, papierówki: świerkowej, jodłowej, sosnowej i osikowej w szczapach i okrąglakach, mebli giętych i ich części, wikliny, łyka z drzew, dykt i fornierów, ryżu łuszczonego i pochodnych, zboża, przetworów zbożowych, słodu, strączkowych, nasion oleistych, nasion koniczyny i innych nasion, zwierząt gospodarskich żywych i bitych, mięsa, wszelkich przetworów mięsnych, słoniny, smalcu, drobiu żywego i bitego, dziczyzny, cukru, jaj, masła i sera, melasy i wysłodków buraczanych, przetworów ziemniaczanych, cementu wszelkiego: 2) Polska Konwencja Węglowa w Katowicach: 3) Związek Eksportowy Polskich Hut Żelaznych w Katowicach; 4) Polski Związek Przemysłowców Metalowych w Warszawie; 5) Unia Polskiego Przemysłu Górniczo-Hutniczego w Katowicach: 6) Polski Eksport Naftowy we Lwowie; 7) Związek Przemysłu Chemicznego R. P. w Warszawie; 8) Konwencja Przędzalń Wełny Czesankowej w Polsce w Łodzi; 9) Syndykat Eksportu Odzieży w Łodzi: 10) Związek Papierni Polskich w Warszawie: 11) Naczelna Dyrekcja Lasów Państwowych w Warszawie: 12) Komitet Eksportowy Materiałów Tartych w Warszawie: 13) Komitet Eksportowy Papierówki w Warszawie; 14) Komitet Eksportowy Sliprów i Podkładów w Warszawie; 15) Komisja Parytetowa przy Zrzeszeniu Zw. Właścicieli Lasów w Warszawie; 16) Komitet Eksportowy Dykt w Warszawie; 17) Polsko-Gdański Przemysł Ryżowy w Krakowie; 18) Związek Eksporterów Zboża R. P. w Poznaniu: 19) Polski Związek Eksporterów Bekonu i Artykułów Zwierzęcych w Warszawie: 20) Polski Związek Eksporterów Drobiu w Warszawie: 21) Związek Zawodowych Zrzeszeń Eksporterów Jaj w Warszawie; 22) Związek Spółdzielni Mleczarskich i Jajczarskich w Warszawie; 23) Dyrekcja Państwowego Monopolu Spirytusowego w Warszawie: 24) Bank Cukrownictwa S. A. w Poznaniu: 25) Związek Zachodnio-Polskiego Przemysłu Cukrowniczego w Poznaniu; 26) Ogólnopolskie Zrzeszenie Przemysłowców-Eksporterów Przetworów Ziemniaczanych w Poznaniu; 27) Zrzeszenie Producentów Przędzy Bawełnianej w Polsce, w Łodzi: 28) Związek Eksporterów Przemysłu Włókienniczego w Bielsku: 29) Związek Polskich Fabryk Portland-Cementu w Warszawie: 30) Związek Przemysłowców w Białymstoku; 31) Związek Hut Szklanych w Polsce, w Warszawie: 32) Dyrekcja Państwowego Monopolu Solnego w Warszawie.

Komisja obrotu towarowego może według uznania, w wypadkach wyjątkowych przyznać Polskiemu Instytutowi Rozrachunkowemu i jego delegaturom prawo doręczania zaświadczeń walutowych na artykuły, zasadniczo wyłączone z pod kompetencji P. I. R.

Zaświadczenie walutowe służy do jednorazowej odprawy celnej lub skarbowej. Przy odprawach towarów, których wartość nie przekracza 50 zł nie wymaga się przedstawiania zaświadczeń walutowych.

Za wystawienie zaświadczenia walutowego Komisja obrotu towarowego pobierać będzie następujące opłaty: od transportów wagi do 15 tys. kg wraz z bezpośrednim opakowaniem: a) węgla, koksu i brykietów oraz drewna opałowego — zł 0,50: b) od wszelkich innych towarów przy wartości do 200 zł włącznie — zł 0,50, przy wartości wyższej — zł 1,00; o ile transport, związany z jednym zaświadczeniem walutowym, przekracza wagę 15 tys. kg, wówczas od każdych następnych rozpoczętych 15 tys. kg pobierana jest opłata według wyżej podanych norm.

Omawiane zarządzenie Min. Przemysłu i Handlu weszło w życie 1 lutego r. b. Równocześnie traci moc obowiązującą zarządzenie Min. Przemysłu i Handlu z dnia 15 maja r. ub. w sprawie przyjmowania zgłoszeń wywozowych oraz wydawania zaświadczeń walutowych w brzmieniu późniejszych zarządzeń z dn. 4 czerwca i 2 lipca r. z.

ZAMIANA KONTYNGENTÓW PRZYWOZOWYCH ILOŚCIOWYCH NA WARTOŚCIOWE.

Z dniem 1 stycznia b. r. Ministerstwo Przemysłu i Handlu wzamian dotychczasowych kontyngentów ilościowych uruchomiło na niżej wymienione artykuły kontyngenty wartościowe.

W podaniach o przywóz należy, jak dotychczas, notować obok wartości również wagę towaru.

Podwyższenie wartości w wydanych pozwoleniach na niżej wymienione artykuły nie będzie możliwe. Jeżeli chodzi o sprawę dewiz. to przydziały na niżej wymienione artykuły będą w całości pokryte dewizami.

Nie dotyczy to krajów clearingowych: Austrii, Bułgarii, Hiszpanii. Italii, Jugosławii. Rumunii, Turcji. Szwajcarii i Węgier, z których przywóz na niżej wymienione artykuły jest w ramach clearingu nieograniczony.

Poz. 80 p. 1	ziarno kakaowe,
„ 89 p. 1, 2, 3	rośliny, używ. w lecznictwie i ich części.
„ 90 p. 1	orzechy kamienne,
„ 94	garbniki naturalne,
„ 96	kalafonia,
„ 97	agar-agar, szellak itd.,
„ 100	kamfora,
„ 104	(z wyj. fibru) korzeń ryżowy, piasawa, słoma ryżowa.
„ 104 z p. 2	fiber,
„ 104	materiały koszykarskie.
„ 104 p. 1	trzcina, trzcinka, bambus.
„ 104	korzeń, ryż itd.,
„ 104 p. 3	lufa, trawa morska itd.,
„ 134 p. 1	szczecina nieoczyszcz. i niesortowana,
„ 134	szczecina.
„ 143 p. 1	muszle morskie,
„ 148	dolomit, piasek kwarcowy. wapień stłuczony,
„ 149	ziemia okrzemkowa,
„ 150 p. 1	gliny rodzime,
„ 151 p. 1	kreda,
„ 152 p. 4	gips,
„ 153 p. 1	magnezyt,
„ 156 p. 1	talk,
„ 157	szpat ciężki, witeryt,
„ 158, 159, 160	stroncjanit, celestyn. skaleń. fluoryt, kryolit,
„ 161	materiały, zawierające bor.
„ 163 p. 2, 3	kwarc, kamienie kwarcyt..
„ 169	azbest,
„ 170 p. 2	pumeks itd..
„ 171	grafit,
„ 177 p. 1-c	piryty i wypałki pirytowe,
„ 178	masy do oczyszcz. gazu,
„ 203, 204	wosk roślinny i pszczeli,
„ 295 p. 3	rtęć,
„ 295 p. 6	siarka,
„ 295 p. 7	antymon,
„ 295 p. 8	fosfór,
„ 295 p. 9	brom, jod,
„ 298 p. 3	kwasy fosforowe,
„ 299 p. 1, 3, 13, 23	jodek sodu i potasu, związki sod. i potasu nieorg.,
„ 300	związki amonu nieorg.,
„ 300 p. 1, 3	„ manganu nieorg. opr. os. wym.
„ 305	„ baru nieorg. opr. os. wym.
„ 306	„ rtęci nieorg. opr. os. wym.
„ 307	amalgamaty,
„ 309	związki baru nieorg.
„ 310	„ glinu nieorg.
„ 313	„ arsenu nieorg. opr. os. wym.
„ 314	„ antymonu nieorg.
„ 315	„ bizmutu nieorg.
„ 317	„ manganu nieorg.
„ 319	„ niklu nieorg.
„ 320 p. 1, 2, 3	„ żelaza nieorg. opr. os. wym.
„ 322	kryolit sztuczny itd.,
„ 324	cjanki, cjanin itd.,
„ 328, 329, 330	wszelkie związki srebra. osmu itd.,
„ 334	kwaśny winian potasu itd.,
„ 338	kwas garbnikowy,
„ 339	kwas benzoesowy i jego sole, opr. os. wym.,
„ 347	czterochloran węgla.
„ 356	estery itd.,
„ 393—404	(grupa nr 31 z wyj. poz. 403) barwniki syntetyczne i produkty pośredn. służące do ich wyrobu,
„ 403	organiczne związki barw. syntetyczne,
„ 405, 406	wyciągi, przetw. farb. rośl.,
„ 407	kermas, koszenilla itd.,
„ 408	sadza, czernia z kości itd..
„ 409	bejca orzechowa,
„ 410 p. 2	ziemia i gliny farb. farby z tlenku żel.,
„ 411 p. 4	biel tytanowa,
„ 414, 415	farby min. nieorg. opr. os. wym.,
„ 424, 425	ekstrakty garbarskie.
„ 473 p. 3	fosforyty,
„ 489—491	mieszanina do nart. z posp. mater. itd.,
„ 492 i 493	skóry surowe.
„ 528 p. 2	skóry baranie do wyr. martwej wełny,
„ 589 p. 1-a	wełna brudna.
„ 592 p. 1	wełna czesana.
„ 589 p. 1-b	wełna prana,
„ 590 p. 1	odpadki wełniane,

„ 623 p. 1	len czesany do wysokich przędzy,
„ 626	rami, włókno kokosowe,
„ 646 p. 2	sznurki z włókien kokos.,
„ 719	szmaty, skrawki tkanin itd.,
„ 720	kauczuk surowy,
„ 721	namiastka kauczuku,
„ 730 p. 1	drzewo do wyr. fornierów,
„ 779	drzewo sur. korkowe,
„ 790	odpadki kory korkowej opr. os. wym.,
„ 807	fibra wulkanizowana,
„ 894	płyty azbestowe, cementowe,
„ 896	stłuczka szklana,
„ 927 p. 1	stare żeliwo, złom, odpadki,
„ 933—935	półfabrykaty kute i odlewn.,
„ 950	drut żelazny, stalowy dla fabryk maszyn przem. włók.,
„ 965 p. 2	stal w ziarnach,
„ 966	cyna,
„ 997	miedź,
„ 978 p. 1—4	aluminium,
„ 980	nikiel.

USTERKI W DOSTAWACH ZIEMNIAKÓW DO ARGENTYNY

Dostawy ziemniaków z Polski do Argentyny, jakie nadeszły w październiku i listopadzie 1936 r., wykazały usterki w technicznej stronie importu.

Przede wszystkim skrzynie, w których przychodziły ziemniaki polskie, były bardzo różnorodne, w niektórych wypadkach tak słabe, że w czasie transportu trzeba było ziemniaki przepakowywać do worków, w innych zaś skrzynie były zrobione z niestarannie heblowanych deseczek. Poza tym odbiorcy ustalili, że towar jest znacznie gorzej sortowany niż ziemniaki holenderskie. Te przyczyny powodują, że według opinii szeregu importerów wartość towaru polskiego traci około 20 cent. ang. na skrzyni w porównaniu z dostawami towaru holenderskiego.

ZMIANY KONIUNKTURALNE NA RYNKU DYKT W EGIPCIE.

Fakt podniesienia przed kilku miesiącami przez Egipską Administrację Ceł o 100% stawki celnej na dyktę sowieckiego pochodzenia posiada szczególne znaczenie dla polskiego eksportu. Normalna stawka celna wynosząca Ł. eg. 2,400 plus 11% za 1000 kg, jest bardzo wysoka i stanowi około 25% wartości fakturowej cif Aleksandria przy niższych gatunkach. Podniesienie o 100% cła dla dykty sowieckiej, która jest największym konkurentem dykty polskiej, winno spowodować zmniejszenie importu dykty sowieckiej na rynek egipski.

Poniższe cyfry statystyczne przywozu dykty do Egiptu dają pewną orientację co do zakresu nowych możliwości zbytu dla dykty polskiej:

kraj pochodzenia	1935 tony	1935 Ł. eg.	1936 styczeń-paźdz. tony	1936 styczeń-paźdz. Ł. eg.
Polska	2.176	31.750	1.777	26.313
Rosja Sowiecka	1.212	12.779	1.546	18.956
Inne kraje	587	9.219	621	10.945
Razem	3.976	53.748	3.946	56.214

Nowa sytuacja koniunkturalna na rynku egipskim winna być tym więcej wyzyskana przez polskich eksporterów, że — jak to jest widoczne z przytoczonych cyfr — konkurencja dykty sowieckiej stała się na tymże rynku intensywniejszą w ciągu roku 1936 i spowodowała pewne skurczenie się obrotów dykty polskiej w stosunku do 1935 r.

Na razie skutki dokonanej zmiany celnej nie dały się dotychczas odczuć w sposób wyraźniejszy dla dykty polskiej wobec ciążących jeszcze na rynku dużych stoków dykty sowieckiej.

Motywem wprowadzenia powyższego zarządzenia celnego, które możliwe było wobec braku istnienia porozumienia handlowego między Egiptem a Rosją Sowiecką, były m. in. względy protekcyjne, w związku z uruchomioną w roku ubiegłym pierwszą fabryką dykty w Aleksandrii, dla której szczególnie niewygodną była przede wszystkim konkurencja taniej dykty sowieckiej. Należy jednak zaznaczyć, że fabryka ta zakrojona jest w chwili obecnej na małą skalę (produkcja miesięczna około 50 metrów sześciennych).

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE DLA FIRM BIORĄCYCH UDZIAŁ W MIĘDZYNARODOWEJ WYSTAWIE W PARYŻU W ROKU 1937.

Pragnąc silniej zainteresować firmy, uczestniczące w Wystawie Międzynarodowej w Paryżu w r. 1937, udziałem w tej imprezie, rząd francuski rozważa możliwość udzielenia poszczególnym państwom kontyngentów dodatkowych, ponad normy, normalnie przyznawane. Towary te, które będą mogły być sprowadzone na podstawie tej decyzji, dzielą się na dwie grupy: 1) artykuły spożywcze konsumowane bezpośrednio w restauracjach i kawiarniach jako potrawy i specjalności danego kraju, 2) inne artykuły, które będą wystawione w pawilonach w formie próbek, których dostawa będzie mogła się odbyć po zakończeniu Wystawy według zamówień udzielonych uprzednio wystawcom.

W praktyce postanowienie sprowadza się do tego, iż na listach przygotowywanych obecnie przez Państwowy Instytut Eksportowy, można zamieścić wszystkie te towary produkowane w Polsce, które miałyby możliwości sprzedaży na rynku francuskim.

Zwracając uwagę firmom eksportowym na powyższą możliwość intensyfikacji eksportu na rynku tamtejszym, Instytut prosi zainteresowane firmy o możliwie rychłe porozumienie się w poruszonej sprawie.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 17 DO 27 STYCZNIA 1937 R.

ALGIER. Wprowadzony z dniem 1 I 37 podatek obrotowy od towarów importowanych w wysokości 6% od wartości jest nowym obciążeniem dla importerów, gdyż dotychczas taki podatek dla Algieru nie istniał.

ARGENTYNA. 10-procentowy dodatek celny został na rok 1937 nadal utrzymany w życiu. Od dodatku uwolnione są tkaniny jedwabne, maszyny do przeróbki argentyńskich surowców tekstylnych i maszyny dla elektrowni.

AUSTRALIA. Władze australijskie wydały zarządzenie, na mocy którego towary importowane, o ile mają korzystać ze stawek taryfy pośredniej, winny posiadać uwierzytelnione zaświadczenie, stwierdzające kraj pochodzenia towaru.

BELGIA. Na okres przejściowy mają być zniesione ograniczenia przywozu węgla ze względu na dający się odczuwać brak węgla na rynku belgijskim.

W belgijskim Monitorze z 24 ub. m. ukazało się zarządzenie, uchylające taksę importową, stosowaną przy wywozie węgla dla wyrobu koksu; taksę powyższą obniżono na 5 fr. od tony przy imporcie węgla dla celów przemysłowych i na 10 fr. od t. przy węglu dla konsumcji prywatnej.

BUŁGARIA. Na podstawie art. 8 ustawy o przywozie i wywozie został dopuszczony do wywozu w ramach kompensat smalec wieprzowy z warunkiem odprowadzenia 40% w walutach wolnych do Banku Narod. Bułgarskiego.

Również w powołaniu na art. 8 zostało wydane zarządzenie o obrocie kompensacyjnym w zakresie transakcyj dokonywanych we frankach franc., szwajc., florenach, koronach czeskich i lirach w związku z dewaluacją tych środków płatniczych.

CYPR. Na rok 1937 ustalona została wysokość kontyngentów importowych na tekstylia. Ze specjalnych przydziałów korzystają: Japonia, Włochy, Czechosłowacja, Francja i Niemcy. Kontyngent dla krajów innych, oddzielnie niewymienionych, wynosi 112.500 yardów.

CZECHOSŁOWACJA. Lista towarów zwolnionych od zaświadczeń dewizowych obejmuje m. in.: miód naturalny i sztuczny, węgiel drzewny, torf, rudy, szpat mielony i szlamowany, przędzę bawełnianą, lnianą i jutową, nici jedwabne, masę papierową, obuwie w połączeniu również z materiałami, odzież, pasy napędne, drewno, klepki, fryzy, parkiety, listwy, ramy, blachy, maszyny włókiennicze, chemikalia, jak: węglan potasu, azotan sodowy, sól gorzka, siarczany, następnie pasty do obuwia, szmaty itp.

Zwolnione od pozwoleń przywozu są m. in. jarzyny, siano, sztuczne tłuszcze jadalne, smoła naftowa, terpentyna, konopie, przędza konopna, papa, materiały dziane impregnowane, cerata, żelazo-krzem i inne. Odnośne listy znajdują się w P. I. E.

DANIA. Stanowisko rządu duńskiego co do projektu zmiany ustawy o regulowaniu importu, planowanego przez koła gospodarcze, jest negatywne. Min. Spraw Zagr. wypowiedział się jednak pozytywnie co do skrócenia ważności wspomnianej ustawy.

FRANCJA. Do nr. 2 „Biuletynu" na str. 17 zakradł się błąd drukarski pod „Francja". Podatek ryczałtowy od importowanych towarów wynosi 6%, a nie 60%.

W „Journal Officiel" z 16 ub. m. ogłoszono zmianę stawek celnych na tłuszcze i oleje, jak i na wyroby z nich. Poniżej podajemy częściowo zestawienie towarów, objętych zniżkami.

Nr tar. cel.	Nazwa towaru	podstawa wymiaru cła kg.	stawka dotychczas. fr.	stawka nowa fr.
30E	Tłuszcze zwierzęce dla wyrobu mydła	100	62,—	35,50
	Inne	100	73,—	46,50
	Nie utwardzone	100	25,—	25,50
31	Oleomargaryna, nieemulsjonowana . . .	100	200,—	125,—
	Margaryna, tłuszcze jadalne i podobne . . .	100	400,—	245,—
111bisA	Jadalne tłuszcze rośl.	100	400,—	245.
312	Mydła nietoaletowe	100	108,—	76,50
385	linoleum, grubsze niż 3 mm	100	310,—	255,—

HISZPANIA. Rząd powstańczy powołał do życia specjalne komisje do regulowania przywozu i wywozu. Każda prowincja posiadać ma oddzielne komisje, działające dla terenu poszczególnych prowincyj.

JAPONIA. Wprowadzone zostało zarządzenie o kontroli importu zagranicznego, a w związku z tym o obowiązku uzyskiwania zezwoleń na transfer zobowiązań towarowych. Według oświadczeń urzędowych zarządzenia te mają na celu przeciwdziałanie spekulacji dewizowej, natomiast nie będą działać hamująco na normalny import towarowy.

W dzienniku „The Japan Advertiser" ukazały się ostatnio projekty podwyżki japońskiej taryfy celnej. Podwyżki te, wynoszące w wielu wypadkach 200—300 procent dotychczasowych stawek celnych, miałyby stosować się także do różnych towarów, które są interesujące dla eksportu polskiego. Listę projektowanych zmian można przejrzeć w Państw. Instytucie Eksportowym.

JUGOSŁAWIA. Z ważnością od 1 I 1937 podwyższono stawki ryczałtowego podatku obrotowego od importu: jedwabiu i wyrobów jedwabnych, aksamitu, wyrobów dzianych, dywanów, jedwabiu sztucznego, podeszew i obcasów gumowych oraz niektórych wyrobów tekstylnych.

KANADA. Decyzją Min. Skarbu z 1 XII 36 uwolnione zostały od podatku konsumpcyjnego i obrotowego przesyłki materiałów dla dalszej przeróbki w Kanadzie.

Ustanowiono nową ewaluację urzędową na dębowe tafle posadzkowe w Kanadzie.

ŁOTWA. Rada Ministrów upoważniła Min. Finansów do uzależniania wywozu w miarę potrzeb gospodarczych od specjalnych zezwoleń. Na razie zarządzeniami takimi objęto: wywóz drewna okrągłego iglastego, żelaza lanego, stali, starego żelastwa i starej stali, starego drutu, miedzi, aluminium, niklu i innych metali, skór surowych, kleju, jelit, pasz itp.

MEKSYK. Z dniem 18 ub. m. podwyższono cło na pończochy jedwabne do wysokości 1 pezo od pary.

NIEMCY. Wprowadzone zostały zmiany stawek celnych z dn. 25 I 37 w pozycji 616A, obejmującej forniery, tapety fornierowe i płytki ścienne z fornierów.

PALESTYNA. W urzędowej „Palestine Gazette" z dn. 31 XII 36 ukazało się rozporządzenie rządu palestyńskiego, ustanawiające nowe obniżone stawki celne na zboże i mąkę, ważne na pierwszy kwartał 1937 r.

TUNIS. Dotychczasowe opłaty celne dodatkowe (należności stemplowe i od plombowania, opłaty od kwitów, należność statystyczna ,opłata od zezwolenia na przywóz) — zostały skomasowane pod nazwą „taxe de formalités douanières" i wynoszą ryczałtowo 1 frank od 1000 kg, lecz minimum 2% od wartości towaru. Do każdej deklaracji celnej należy dołączyć rachunek, wystawiony w miejscu wysyłki towarów. Rachunek musi poza tym zawierać uwagę: „Certifié conforme", dalej datę, miejsce wysyłki i podpis wysyłającego. Podpis musi być zalegalizowany przez konsulat francuski.

WŁOCHY. Osobna komisja opracowuje obecnie nowe wydanie włoskiej taryfy celnej, stosownie do nowych potrzeb Imperium. W szczególności taryfa ma umocnić więzy, łączące kraj macierzysty z koloniami i przyczynić się do jak najżywszej wymiany dóbr między Włochami a Abisynią.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma w Szanghaju pragnie nawiązać bezpośredni kontakt z polskimi wytwórniami środków do prania i czyszczenia, oraz ewentualnie otrzymać reprezentację na Chiny. P/670/42/TC.

Firma estońska poszukuje przedstawicielstw w zakresie wszelkich artykułów drukarskich, chemicznych oraz nowości różnego rodzaju. P/368/21/TC.

Indyjska firma importowa nawiąże bezpośrednie kontakty z producentami polskimi tkanin wełnianych, pluszów, koców i t. p. P/791/46/M.

Firma amerykańska interesuje się importem starych worków używanych do cukru i ryżu, wyrażając gotowość nabycia każdej ilości takich worków. — P/1404/46/M.

Firma marokańska poszukuje przedstawicielstw firm polskich w zakresie tkanin, konfekcji, galanterii, kapeluszy, obuwia, trykotaży. P/1486/3.R/M.

Firma egipska interesuje się futrami wyprawionymi i farbowanymi wszelkiego rodzaju. P/1775/46/M.

Firma w Iraku interesuje się importem z Polski różnych artykułów. P/1778/95/Ro.

Zarząd Poczt i Telegrafów Unii Pol. Afrykańskiej sporządza listę firm, celem uznania ich jako dostawców szczypiec i obcęgów. P/1118/3B/Ro.

Firma południowo afrykańska ma zapotrzebowanie na różnego rodzaju maszyny, jak: do wyrobu i opakowania wszelkich artykułów cukierniczych, tokarnie, obrabiarki, świdry, maszyny do obróbki drzewa. P/58/3B/Ro.

Na terenie Indyj Bryt. istnieje zapotrzebowanie na różne maszyny. P/33192/3B/Ro.

Firma belgijska interesuje się importem narzędzi ciesielskich, oraz rolniczo - ogrodniczych. — P/1407/44/Ro.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY TARYFOWE

POLSKO - SZWEDZKA TARYFA KOMBINOWANA KOLEJOWO-MORSKA.

W połowie grudnia z. r. wprowadzono w życie kombinowaną taryfę polsko-szwedzką na bezpośredni przewóz towarów koleją i statkami morskimi między stacjami polskimi a szwedzkimi portami Sztokholm i Norrköpping i odwrotnie z przeładunkiem w Gdyni i Gdańsku. Komunikację między portami polskiego obszaru celnego a portami szwedzkimi utrzymują Żegluga Polska i Svenska Amerika Liniens Oestersjötrafik w Göteborgu.

Taryfa składa się z 2 części. Część I zawiera ogólne przepisy przewozowe i taryfowe, a część II wykaz odległości, pojedyncze taryfy artykułowe i spis objętych nimi artykułów. Przewóz przesyłek odbywa się w tej komunikacji za specjalnymi listami — przewo-

zowymi — konosamentami, wypełnianymi w języku kraju nadania i niemieckim w 9 odbitkach. Dopuszczalnym jest wystawianie listów przewozowych — konosamentów na okaziciela. Bezpośrednie stawki opłat przewozowych tej taryfy w złotych obejmują w łącznych cyfrach kolejowe stawki opłat przewozowych P. K. P., ewentualne koszty przechowania przesyłek na składzie w Gdyni wzgl. Gdańsku, aż do następnego odjazdu statku, koszty przeładunku w tych portach oraz fracht morski.

Dla komunikacji między portami szwedzkimi z jednej strony, a zagranicznymi stacjami dalszego zaplecza naszych portów, jak Rumunia, Czechosłowacja, Austria, Jugosławia, Węgry itd. dopuszczono możliwość przeekspediowywania nadchodzących do Gdyni wzgl. Gdańska przesyłek przez Ajencję Celną w w Gdyni wzgl. Ekspedycję Towarową w Gdańsku bądź to na podstawie taryfy polsko-szwedzkiej do szwedzkich portów, bądź też po przywiezieniu przesyłek na podstawie tej taryfy do Gdyni wzgl. Gdańska do wspomnianych krajów. Odpada wskutek tego potrzeba użycia do tego pośrednictwa firmy trzeciej.

Taryfa omawiana przewiduje taryfy artykułowe na następujące towary: na towary różnego rodzaju w obu kierunkach, z Polski do Szwecji, na przewóz bieli cynkowej, cebuli, cynku, krochmalu i mąki ziemniaczanej, smoły, wikliny i obręczy, wyrobów koszykarskich, makuchów, winogron i owoców południowych, ze Szwecji do Polski na przewóz maszyn i aparatów elektrycznych, celulozy, makulatury, maszyn do pisania i liczenia, łożysk kulkowych, papieru drzewnego i pakunkowego, skór, tektury, tłuszczów i tranu, szmat, wirówek i wirówek mleczarskich.

Mimo nieprzychylnego przeważnie oceniania celowości tworzenia kombinowanych taryf na przewóz kolejami i morzem wobec niestałości frachtów morskich, okazuje się przecież, że w niektórych wypadkach uważa się przecież za wskazane wprowadzenie takich taryf. Podczas gdy dawna taryfa polsko-amerykańska, nie aktualizowana po jej wydaniu, została zniesioną po 4-letnim, a rumuńsko-polsko-amerykańska po 2-letnim istnieniu, okazała się taryfa polsko-rumuńsko-lewantyńska, dostosowywana z biegiem lat do potrzeb, życiową, czego czynniki miarodajne spodziewają się też po nowej taryfie polsko-szwedzkiej.

DALSZA ROZBUDOWA CZECHOSŁOWACKO-POLSKIEJ TARYFY PORTOWEJ.

W dalszym ciągu omówionej przez nas w n-rze 15 Biuletynu z 25 maja 1936 r. zmiany w poprzednim układzie czechosłowacko-polskiej taryfy portowej z dniem 1 lutego br. wyszła w ramach tej taryfy nowa część I, która zawiera ogólne postanowienia regulaminowe i taryfowe dla tej komunikacji, wykaz odległości i przepisy kierunkowe, oznaczające przejścia graniczne dla przewozu przesyłek w każdej relacji, objętej tą taryfą. Odnośne postanowienia dotychczasowe, zawarte w obowiązującej jeszcze części starej taryfy, równocześnie stracą moc obowiązującą. Zupełnie nowym będzie w części I postanowienie o dopuszczeniu ponownego nadawania za pośrednictwem Ajencji Celnej w Gdyni wzgl. Ekspedycji Towarowej w Gdańsku przesyłek, które nadejdą do tych stacyj w komunikacji między stacjami czechosłowackimi z jednej strony, a portami estońskimi i szwedzkimi z drugiej i z Gdyni wzgl. Gdańska będą mogły być dalej nadawane po przybyciu za listem przewozowym — konosamentem z portów estońskich wzgl. szwedzkich do Gdyni wzgl. Gdańska — nowym listem przewozowym międzynarodowym do Czechosłowacji, zaś w kierunku odwrotnym po nadejściu do Gdyni wzgl. Gdańska za międzynarodowym listem przewozowym z Czechosłowacji nowym listem przewozowym — konosamentem do portów estońskich lub szwedzkich na podstawie niedawno wprowadzonych kombinowanych kolejowo - okrętowych taryf polsko-szwedzkiej i polsko-estońskiej.

Równocześnie z nową częścią I omawianej taryfy wchodzi w życie jej zeszyt 5, który zawiera taryfy artykułowe na kamienie, cement, zaprawę i karborund w obu kierunkach, zaś na przewóz w kierunku do portów morskich szkła, gliny, wyrobów glinianych, grafitu, naftaliny, potasu oraz siarczanu żelaza, oraz na przewóz z portów morskich azotanu sodu i karbidu.

Taryfy artykułowe na te artykuły, zawarte dotychczas w starym zeszycie taryfy, o ile już nie zostały zniesione, są równocześnie unieważnione, a zeszyt starej taryfy, oznaczony przez pewien czas jako część I odtąd będzie nosił nazwę zeszytu 7. Część pozostałych w tym zeszycie taryf artykułowych i pozycyj aneksowych będzie jeszcze przeniesioną w świeżo opracowywany zeszyt 6 tej taryfy na przewóz wyrobów żelaznych, metali, rud i pirytów.

Stawki opłat przewozowych nowego zeszytu 5 taryfy na przewóz towarów, dla których już poprzednio przewidziane były taryfy artykułowe w starym zeszycie taryfy, nie pozostały w poprzedniej wysokości, a wykazują w pewnych relacjach też obniżki. Nowy zeszyt 5 zawiera też pozycje aneksowe, zawierające specjalne ulgi na przewóz cementu z Židenice i Komarna, grafitu od granicy austriacko - czechosłowackiej pod Breclav i na naftalinę przy kontyngencie 2000 ton z Morawskiej Ostrawy i Svonov—Witkowice.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

UMOWA BRANŻOWA POLSKO - GDAŃSKA W SPRAWIE USTALANIA CEN NA SZPROTY ŚWIEŻE.

W listopadzie ubiegłego roku przedstawiciele polskiego przemysłu rybnego, oraz rybaków na wybrzeżu zawarli z Fischversorgungsverband i z Fischzentrale w Gdańsku prowizoryczny układ w sprawie wzajemnego porozumienia się przy ustalaniu cen na szproty świeże.

Ostatnio odbyła się w Sopotach wspólna konferencja, mająca na celu przedłużenie do końca tegorocznego sezonu masowych połowów szprota, zawartego w listopadzie 1936 r. porozumienia. Ze strony polskiej wzięli w konferencji udział przedstawiciele Sekcji Przemysłu Rybnego przy Związku Fabrykantów i Przemysłowców w Gdyni, oraz Polskiego Zjednoczenia Rybaków Morskich.

W wyniku konferencji zawarto układ branżowy, w myśl którego obie strony zobowiązały się ustalać ceny tygodniowe dla szprotów świeżych we wzajemnym porozumieniu, ogłaszać zakazy połowów o ile sytuacja będzie tego wymagać, oraz dokonywać połowów jedynie przez 5 dni w tygodniu z wyłączeniem każdej soboty.

Wyżej omawiany układ przyczyni się w dużej mierze do unormowania konkurencji polskiego i gdańskiego przemysłu rybnego na rynkach zbytu wewnątrz kraju.

NORWESKIE ŚLEDZIE ŚWIEŻE W LODZIE NA RYNKU POLSKIM.

Wobec braku szprotów staje się aktualną sprawa zatrudnienia naszego przemysłu rybnego importowanym śledziem norweskim.

Rynek polski, jako odbiorca norweskich śledzi świeżych w lodzie, znajduje się na końcowych miejscach całego eksportu Norwegii. I tak. jeżeli Niemcy odbierają około 300.000 skrzyń (à 95 kg netto), to Polska nie dochodzi nawet do 20.000 skrzyń. Nic więc dziwnego, że dotychczas nie zwracano na takiego odbiorcę zbytniej uwagi. W tym roku jednak bawi w Gdyni, specjalny obserwator rynku (drugi obserwator w Gdyni zajmuje się śledziami zamrożonymi) z ramienia związku rybaków.

Sprzedaż śledzi świeżych z Norwegii jest specjalnie zorganizowaną. I tak największy odbiorca Niemcy, wysyłają swoje statki transportowe do Norwegii, zakupując tam śledzie bezpośrednio i opłacając jedynie koszta opakowania do skrzyń. Niemcy nie są zmuszani kupować te śledzie w poszczególnych grupach eksporterów, uzyskując w ten sposób nieco niższe ceny. Inaczej wygląda sprzedaż drugiemu największemu odbiorcy Anglii. W Norwegii wyznacza się co pewien okres pewną ilość śledzi świeżych, która może być sprzedaną angielskim odbiorcom. Ilość ta sprzedawaną jest w Norwegii na licytacjach i stosownie do zapotrzebowania ceny ulegają wahaniom. Daje to również angielskim odbiorcom możność wpływu na kształtowanie się cen. W najgorszej sytuacji znajdują się najmniejsi odbiorcy: Polska, Belgia, Holandia, Francja, gdyż kraje te mogą zakupywać śledzie tylko w wyznaczonych im grupach eksporterów norweskich, po cenach wyznaczonych przez tych eksporterów. Zakupy odbywają się „cif" porty przeznaczenia.

Na rynek polski oddano sprzedaż śledzi dwom firmom w Gdyni: „Mewa" oraz Gdyński Import Śledzi, przy czym Gdynia brana jest również pod uwagę jako port tranzytowy dla Czechosłowacji.

Najważniejszą przyczyną tak małego eksportu śledzi świeżych w lodzie do Polski. jest wedle mniemania naszego przemysłu rybnego, zbyt wysoka cena tych śledzi ustalana przez eksporterów norweskich.

W Norwegii dla śledzi świeżych w lodzie ustalają cenę związki rybaków, rozmaicie stosownie do przeznaczenia. I tak najtaniej sprzedaje się śledzie świeże dla fabryk mączki i oleju rybnego w Norwegii, bo 4 korony norweskie za hektolitr, t. j. około 90 kg śledzi. Nieco więcej dla celów paszy dla zwierząt domowych. Dalej idzie cena dla solenia około 5 koron za hektolitr. Dla fabryk konserw 6 koron. Dla rynku spożywczego 7 koron, dla zamrażalni rybnych około 8 koron. Wszystkie ceny podane obejmują rynek norweski. Dla eksportu śledzi świeżych za granicę. ceny wahają się od 11 koron do 13 koron za hektolitr, do czego należy dodać koszta opakowania, koszta pośrednictwa eksporterów norweskich, przewóz morski i koszta importera wraz z zarobkiem, aby otrzymać cenę na rynku przeznaczenia. Jest rzeczą ciekawą, że Norwegia nie zgadza się, aby zakupywano tam śledzie świeże luzem, gdyż przemysł drzewny norweski ma poważnego odbiorcę przy fabrykacji skrzyń do śledzi.

Polska jest jednym z główniejszych odbiorców norweskich śledzi mrożonych. odbierając w sezonie około czterdzieści tysięcy skrzyń à 50 kg. Dotychczasowy system sprzedaży tych śledzi polskim odbiorcom, gdzie można było nabyć ryby w dowolnych zamrażalniach, uznano w Norwegii za niekorzystny. Duża konkurencja między norweskimi eksporterami powodowała obniżanie cen. Doszło więc do porozumienia między norweskimi eksporterami, a na rynku polskim oddano wyłączną sprzedaż śledzi mrożonych tylko sześciu odbiorcom (Stafisko—Warszawa, J. Nurflus, Warszawa, B. Bikowski, Gdynia, Bloom-

field's. Gdynia, Gdyński Import Śledzi, Gdynia, Mathisen, Gdynia). Ustalono ceny na stałym poziomie (wyższym niż w roku ubiegłym), a w Gdyni przebywa stale kontroler z ramienia norweskich eksporterów.

Praktyka wykaże, w jakim stopniu norweski monopol sprzedaży śledzi mrożonych przyczyni się do zwiększenia, czy zmniejszenia zbytu na rynku polskim, gdyż jak każdy monopol budzić musi pewne zastrzeżenia, tak co do ograniczenia liczby importerów (obecnie sześć firm), jak i co do bezsilności odbiorców polskich na kształtowanie się cen.

POPRAWA SYTUACJI NA RYNKU ŚLEDZI SOLONYCH.

Okres postu spowodował ożywienie w dotychczasowym zastoju na rynku śledzi solonych. Początek miesiąca lutego przyniósł importerom znaczne obroty w poszczególnych gatunkach śledzi. Jedynie w dziale holenderskich śledzi solonych uskarżają się importerzy na brak zezwoleń przywozu, tym bardziej, że chodzi tu o nieznaczne ilości.

Zwraca się uwagę na równoczesne udzielenie zezwoleń przywozu importerom w Gdańsku, chociaż przez Gdańsk przechodzi zaledwie jedna czwarta ilości śledzi holenderskich. Ceny wykazały tendencję zwyżkową.

POŁOWY SZPROTÓW W PIERWSZYM TYGODNIU LUTEGO.

Silne mrozy zatrzymały całkowicie rybołówstwo szprotowe. Dopiero ocieplenie się i odwilż, która przyszła w połowie tygodnia, umożliwiły tylko nielicznym kutrom z Helu wyjazdy na połowy, z wynikiem bardzo małym. Port rybacki w Gdyni zamknięty lodami dopiero w sobotę został całkowicie uwolniony od pływającej kry lodowej. Wszystkie kutry wyjechały z Gdyni na połowy w poniedziałek 8 bm. W najgorszym położeniu znajduje się port rybacki w Jastarni, pokryty grubą powłoką lodową i niedostępny dla kutrów. Ponieważ naturalne odtajenie portu potrwałoby zbyt długo, Urząd Morski zapewne wyśle holowniki dla połamania lodu.

Cenę na tydzień bieżący od 8 II do 12 II ustalono na zł 8,80 za 50 kg.

Zapotrzebowanie na szproty wędzone jest duże, zwłaszcza ze strony fabryk konserw. które jeszcze nie mogły rozpocząć produkcji. Gdyby brak szprotów utrzymywał się na dotychczasowym poziomie, eksport konserw szprotowych ustanie zupełnie.

NOTOWANIA CEN NA ŚLEDZIE I INNE GATUNKI RYB MORSKICH.

Ostatnie notowania cen na śledzie w złotych w porcie rybackim w Gdyni, franco wagon. oclone były następujące:

Śledzie solone beczki duże

„Mewa" polskie połowy: jarmuckie „FF": smolmatis 70, matis 68, matful 68. TB brak. spent 62. mleczaki: matis i matful 85.

Importowane jarmuckie: trójka: smolmatis i matis 76,35, I. trade 76 wszystkie wielkości. spenty 64. ordinery 72. spenty 63, wszystkie wielkości.

Importowane szkockie: trójka: matis i matful 86. I. trade od 81 do 85 wszystkie wielkości. crownmatis i crown-medium od 76 do 81.

Matiesy szkockie: Wick-Lerwick: selected 110 za 2 połówki.

Importowane holenderskie: 68 wszystkie wielkości.

Importowane islandzkie: 68.

Importowane norweskie: z połowów islandzkich: 68. myte: od 45 do 52, slomatjesy 50, schneidehering: 85, nowe SLOO: od 44 do 46.

Śledzie zamrożone norweskie: skrzynka	50 kg	— 22.—
Śledzie świeże w lodzie norweskie	95 kg	— 38,—
Makrele zamrożone norweskie	50 kg	— 18,—
Dorsze zamrożone norweskie	100 kg	— 80.—
Islandzkie dorsze zamrożone	100 kg	— 80.—
Islandzkie śledzie zamrożone	50 kg	— 20,—
Polskie połowy szprot	100 kg	— 20.—

Wydawnictwa

ROCZNIK STATYSTYCZNY REGIONU BAŁTYCKIEGO.

Nowe wydawnictwo Instytutu Bałtyckiego

W ostatnich dniach ukazało się nowe wydawnictwo Instytutu Bałtyckiego w języku ang. p. t.: „Statistical BALTIC YEAR-BOOK 1929—35", które stanowi ważną pozycję w ogólnej literaturze gospodarczej regionu bałtyckiego. Jest ono wyrazem stale pogłębianej w ostatnich czasach pracy nad zagadnieniami gospodarczymi w tym zakresie. Rocznik ułożony jest bardzo przejrzyście i daje zwięzły obraz struktury i życia krajów bałtyckich t. j. Danii, Szwecji. Finlandii, Łotwy, Litwy, Polski, Wolnego M. Gdańska i Niemiec. Część tablicowa rocznika dostarcza danych z następujących dziedzin: powierzchnia, granice. demografia, rolnictwo, leśnictwo, hodowla, kopalnictwo, przemysł, transport, komunikacja, handel zagraniczny, bilanse płatnicze, kredyt, przedsiębiorstwa, ceny, zatrudnienie i płace, nauka, finanse, wojsko. W dziale handlu zagranicznego Rocznik wyposażony jest w szereg specjalnych zestawień charateryzujących strukturę i przemiany w obrocie towarowym między krajami bałtyckimi.

Niewątpliwie BALTIC YEAR - BOOK spełnia swe zadanie pogłębiania znajomości zarówno poszczególnych krajów bałtyckich, jak również w charakterystycznym ich zestawieniu w jeden region bałtycki, jako całość i stanowi pod tym względem materiał pierwszorzędnej wartości, skupiony na blisko 100 stronach małego formatu.

Przetargi

PRZETARG NIEOGRANICZONY DYREKCJI PKP. POZNAŃ NA RÓŻNE ARTYKUŁY.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Poznaniu ogłosiła przetargi nieograniczone na dostawę poniżej podanych materiałów:

1) czyściwa bawełnianego;
2) ścierek do podłóg i do kurzu:
3) rur żelaznych;
4) chemikalii różnych, dekstryny. kleju stolarskiego, mydła, pasty itp.;
5) lakieru czarnego przeciw rdzy, ksylolu wzgl. rozpuszczalnika;
6) pokostu lnianego; (o tę dostawę mogą się ubiegać wyłącznie wytwórnie. których urządzenia fabryczne i laboratoria chemiczne dają gwarancję dokładnego badania surowców i fachowego przygotowania wyrobów, i które uczestniczą w akcji Rządu preferencji do krajowych surowców oleistych i w związku z tym zawarły z organizacjami rolniczymi umowy na odbiór nasion oleistych)
7) wkrętów żelaznych do drzewa i metali oraz zatyczek.

Otwarcie tych przetargów odbędzie się w dniach: 1) 26 lutego 1937 r., 2) 26 lutego 1937 r., 3) 2 marca 1937 r., 4) 9 marca 1937 r., 5) 12 marca 1937 r., 6) 12 marca 1937 r. 7) 19 marca 1937 r.

Szczegóły do tych przetargów ogłoszone są w Monitorze Polskim nr 20 z dnia 26 stycznia 1937 r.

Pogorszenie sytuacji w imporcie owoców i towarów kolonialnych

Zarysowujące się od pewnego czasu w niektórych dziedzinach nawet zupełnie wyraźnie polepszenie koniunktury nie rozpowszechniło się zupełnie na branżę owocowo-kolonialną, a nawet można stwierdzić w zbycie niektórych artykułów znaczne zmniejszenie konsumcji. Twierdzenie to znajduje swój wyraz w liczbach następujących, odnoszących się do importu głównych gatunków owoców i towarów kolonialnych w ciągu ostatnich trzech lat. I tak przywóz towarów kolonialnych i niektórych owoców południowych przedstawiał się w tym okresie następująco:

Nazwa towaru	1934 r.		1935 r.		1936 r.	
	ton	wart. tys. zł	ton	wart. tys. zł	ton	wart. tys. zł
1) pomarańcze i mandarynki	3 667,3	2 297	34 082,8	15 559	26 261,5	12 326
2) cytryny, jabłka, banany, winogrona i śliwki świeże	26 286,1	11 397	25 826	11 917	18 086,3	10 394
3) rodzynki, koryntki, figi i śliwki susz.	9 448,5	6 519	10 659	6 900	10 480,3	6 063
4) migdały, orzechy laskowe i włoskie	18 474	3 405	18 226	3 242	14 613	2 908
5) towary kol. kawa, herbata, korzenie	10 138	19 112	9 164,3	16 231	9 277,5	15 044

Z przytoczonych wyżej liczb wynika, że import pomarańcz i mandarynek spadł w roku 1936 w stosunku do przywozu w r. 1935 pod względem tonażu o około 23%, a pod względem wartości o około 21%. Import z roku 1934 z powodu wysokiego cła przywozowego na te artykuły nie może służyć za podstawę porównawczą z uwagi na minimalny przywóz.

Spadek importu cytryn, winogron, jabłek, bananów i śliwek świeżych wynosił w r. 1936, w stosunku do 1934 r. ogólnie wagowo około 31,5%, wartościowo około 9%, a w stosunku do 1935 r. wagowo około 30%, a wartościowo około 12,8%.

Import owoców południowych suszonych (rodzynek, koryntek, fig i śliwek suszonych), zwiększył się wprawdzie w roku 1936 pod względem ilości, w stosunku do 1934 r. o około 10,9%, spadł jednak wartościowo o około 7%. W stosunku do przywozu w roku 1935 import tych artykułów zmniejszył się tak pod względem tonażu, jako też i wartości, w pierwszym wypadku o około 1.7%, w drugim — o około 12,1%.

Przywóz migdałów i orzechów laskowych i włoskich spadł w r. 1936, w stosunku do przywozu 1934 r. ilościowo o około 20.9%, wartościowo o około 14,5%, a w stosunku do 1935 r. ilościowo o około 20%, a wartościowo o około 10,3%.

Spadek importu towarów kolonialnych (kawy, herbaty i korzeni) wynosi w stosunku do 1934 r. pod względem wagi około 8,5%, a pod względem wartości około 20,3%. W stosunku do importu w r. 1935 — sytuacja w tym dziale nieco się zmieniła na lepsze, mianowicie: w 1936 r. wskutek wzrostu przywozu kawy ogólny import w tej grupie zwiększył się pod względem tonażu o około 1,2%, lecz pomimo tego wartość jego spadła w stosunku do 1935 r. o około 7,3%. Nadmienia się jednak, że wzrost przywozu kawy w 1936 r. uwidacznia się w imporcie kawy najtańszego gatunku, t. j. brazylijskiej na niekorzyść przywozu kawy jakościowo lepszej, czyli niebieskiej. Porównując import kaw niebieskich w roku 1936 z rokiem 1934, widzimy, że import ten spadł o około 22,5%. W 1934 r. przywóz kaw niebieskich wynosił w stosunku do ogólnego przywozu kawy około 32%, a w ubiegłym roku już tylko około 26,5%. Import herbaty zmniejszył się w ubiegłym roku w stosunku do 1935 r. o około 6%.

Przywóz korzeni zmniejszył się w tym samym okresie o przeszło 10%.

Znaczny spadek importu cytryn, który wynosi w stosunku do importu w 1935 około 30%, a do roku 1934 o około 35% jest najbardziej wyraźnym dowodem pogorszenia się sytuacji, gdyż owoc ten, stanowiący artykuł pierwszej potrzeby, nie może być zastąpiony żadnym innym owocem produkcji krajowej.

UŁATWIENIA PRZY PRZEDSTAWIANIU PRZY ODPRAWACH CELNYCH POZWOLEŃ PRZYWOZU MINISTERSTWA P. H.

Jak wiadomo pozwolenia przywozu powinny być ważne w chwili przedstawiania ich urzędowi celnemu przy odprawie celnej towaru, gdyż tylko w ten sposób strona może zadokumentować, że towar objęty pozwoleniem przywozu został zgłoszony do odprawy celnej w terminie ważności pozwolenia.

W pewnych jednak przypadkach urzędy celne mają przyjmować dodatkowo przedstawione pozwolenia przywozu, które w chwili prezentacji są już przeterminowane pod warunkiem, że towary, do których pozwolenia te mają być zastosowane, zostały zgłoszone do odprawy celnej przed upływem terminu ważności pozwolenia.

Przypadki te podane są w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Skarbu nr 3 z dnia 30 stycznia br. na str. 98/99 pod poz. 95.

NOWE TRANSPORTY KAWY.

Dnia 7 II br. s/s „Lech" przywiózł z Londynu 41 worków kawy niebieskiej różnego pochodzenia, ogólnej wagi 3.173 kg.

Dnia 11 II br. s/s „Kościuszko" przywiózł z Ameryki Południowej około 6.200 worków kawy brazylijskiej, wagi około 372 ton.

NOWE TRANSPORTY HERBATY.

S/s „Lech" przywiózł dnia 7 II br. z Londynu 24 partie herbaty różnego pochodzenia, razem 451 skrzyń, wagi około 21.700 kg.

Dnia 8/9 II br. s/s „Nereus" przywiózł z Amsterdamu 3.270 kg herbaty z Indii Holenderskich.

NOWE TRANSPORTY KORZENI.

Dnia 7 lutego s/s „Lech" przywiózł z Londynu następujące partie korzeni: 12 worków pimentu (ziela angielskiego), wagi około 610 kg, 6 worków imbiru, wagi około 330 kg i 2 bele cynamonu, wagi 90 kg.

Dnia 8/9 II s/s „Nereus" przywiózł z Amsterdamu około 1.470 kg pieprzu z Indii Holenderskich.

PRZYWÓZ PROSZKU KAKAOWEGO.

Dnia 7 II br. s/s „Lech" wyładował 71 worków proszku kakaowego, wagi około 3.040 kg.

Dnia 9 II br. s/s „Warszawa" przywiózł z Francji 16 worków proszku kakaowego, wagi około 1.145 kg.

Dnia 8/9. II s/s „Nereus" wyładował około 1.010 kg proszku kakaowego, pochodzenia holenderskiego.

OCZEKIWANE TRANSPORTY OWOCÓW.

Między 17 a 19 lutego br. spodziewany jest s/s „Lechistan". Nadejdą tym statkiem pomarańcze i grapefruity palestyńskie w ilości ca 23.000 skrzyń.

MASŁO KAKAOWE.

Dnia 9 II br. s/s „Nereus" przywiózł z Holandii 4 partie masła kakaowego, ogólnej wagi około 11.580 kg.

OCZEKIWANY TRANSPORT ZIARN KAKAOWYCH.

Dnia 15 wzgl. 16 II nadejdzie z Ameryki Południowej s/s „Pedro Christophersen", na którym płynie dla Polski 35.700 kg ziarna kakaowego brazylijskiego. Towar załadowany został w porcie „Bahia".

SYTUACJA NA GDYŃSKIM RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH.

W handlu towarami kolonialnymi panuje nadal spokój. Na rynkach zagranicznych tendencja na ogół zwyżkowa. Zapotrzebowanie rynku krajowego bardzo słabe. Z uwagi jednak na nadchodzące święta wielkanocne importerzy spodziewają się ożywienia ruchu w towarach kolonialnych z końcem lutego lub na początku marca, szczególnie na niektóre owoce suszone, masło kakaowe itp.

Kawa surowa.

Pozwolenia przywozu na kawę brazylijską są wyczerpane. Firmy importowe oczekują nowych przydziałów na transporty kawy zalegające w magazynach portowych ze s/s „Pułaski" i „Kościuszko". Z uwagi na przewlekłą procedurę załatwiania formalności kompensacyjnych oraz powolną realizację eksportu, importerzy muszą czekać na pozwolenia przywozu z transakcyj wiązanych bardzo długo i nawet w ogóle nie wiedzą w jakim mniej więcej terminie będą mogli otrzymać pozwolenie przywozu.

Na rynku zagranicznym duża zwyżka cen. Według ostatnich notowań cena na Victorię 7 zwyżkowała do 45 sh. za 50 kg. W stosunku do ceny kawy Victoria kształtują się również ceny na inne gatunki kaw. Pociągnie to za sobą zwyżkę cen kawy na rynku krajowym i to nawet dość poważną. Importerzy przewidują jednak, że zwyżkuje znacznie jedynie kawa pochodzenia brazylijskiego: ceny kaw niebieskich pozostaną prawdopodobnie bez zmiany, a to dlatego, że zapasy kaw niebieskich w kraju są bardzo duże i na te kawy nie ma nabywców.

Ceny kawy kształtują się obecnie następująco: Victoria 7 zł 4,25—4,40 za kg. Victo-

ria 3 zł 4.40—4,55, Santos zł 4,90—5,05 za kg. Ceny na kawy niebieskie bez zmiany.

Herbata.

Tendencja na rynkach zagranicznych mocna. Tendencja ta nie odbiła się jednak wcale na rynku krajowym z uwagi na nadmiar herbaty, sprowadzonej jeszcze przed zmianą sytuacji na rynku zagranicznym. Zainteresowanie odbiorców krajowych słabe. Ceny kształtują się następująco: Sumatra od 13,50 do 14,20 zł za kg, Ceylon 14,40—15,00 zł za kg, herbata z Indyj Brytyjskich 14,30—14.50 zł za kg, zależnie od gatunku towaru.

Korzenie.

Sytuacja bez zmiany — bardzo spokojna. Pieprz czarny zł 4,90 do 4,95 za kg, piment (ziele angielskie) zł 7,30—7,40 za kg, cynamon 7.40 zł za kg. Zainteresowanie większe jedynie na piment.

Owoce suszone.

Zupełny zastój w handlu owoców suszonych z wyjątkiem śliwek. Zapotrzebowania świąteczne nie są jeszcze zgłaszane. Tendencja na śliwki suszone trochę mocniejsza z uwagi na zwiększone zapotrzebowanie w okresie postu.

Na rynkach zagranicznych tendencja zwyżkowa.

Ziarno i masło kakaowe.

Ziarno kakaowe poszukiwane. Pomimo zniżki ceny zakupu, która spadła do 48 wzgl. 51 sh. za 50 kg, zależnie od gatunku ziarna, ceny sprzedaży towaru oclonego utrzymują się na poprzednim poziomie, t. j. wynoszą od 2,50 do 2,80 zł za kg, zależnie od jakości towaru. Masło kakaowe sprzedaje się po zł 4,50 do 4,75 za kg.

OSTATNIE TRANSPORTY OWOCóW.

Dnia 2 lutego br. nadszedł do Gdyni s/s „Nereide“ z ładunkiem 493.800 kg cytryn i 31.400 kg pomarańcz włoskich oraz 1.000 kg migdałów.

S/s „Vasaland“ nadszedł do Gdyni dnia 3 lutego br. z transportem 2.724 skrzyń (103.500 kg) pomarańcz i 150 skrzyń grape-fruitów (5.700 kg) palestyńskich.

Dnia 5 lutego zawinął do portu zapowiedziany w ostatnim numerze s/s „Jutta“. Statek ten wyładował około 13.000 skrzyń pomarańcz hiszpańskich wagi brutto 647.760 kg.

Następny zapowiedziany statek s/s „Ester“ nadszedł dnia 9 lutego br. z ładunkiem ca 23.000 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, wagi brutto 1.093.910 kg.

s/s „Vikingland“ nadszedł do Gdyni dnia 9 lutego br. i wyładował 16.243 skrzyń pomarańcz i grape-fruitów palestyńskich wagi brutto 617.200 kg.

Dnia 11 lutego br. nadszedł z Włoch s/s „Sicilia“ z transportem 15.000 skrzyń cytryn włoskich, w tym drobne ilości pomarańcz.

Tego samego dnia wyładował w porcie s/s „Aasne“ owoce suszone w ilościach:
z Candii — 57.500 kg sułtanek i rodzynek,
z Pireusu — 29.500 kg koryntek i fig,
z Istanbulu — 10.000 kg orzechów,
z Izmiru — 2.500 kg rodzynek.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 1 do 12 lutego włącznie przedsiębiorstwa aukcyjne wystawiły do przetargu łącznie 6.238 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, 585 skrzyń pomarańcz palestyńskich, 300 skrzyń grape-fruitów i 400 skrzyń cytryn włoskich. Z powyższych ilości sprzedano pomarańcz hiszpańskich — 5.753 skrzyń, pomarańcz palestyńskich — wszystkie grape-fruitów 150 skrzyń oraz 220 skrzyń cytryn włoskich. Tendencja na pomarańcza tak hiszpańskie, jak i palestyńskie mocna. Na cytryny włoskie — tendencja naogół mocniejsza w stosunku do poprzedniego okresu.

Szczegółowy przebieg aukcyj przedstawia się następująco:

Aukcje Owocowe, Sp. z o. o. urządziły w powyższym okresie 2 przetargi i to: w dniu 1. bm. i 8. bm.

W dniu 1 b. m. wystawiły do przetargu pomarańcz hiszpańskich (blond i blood-oval) razem 1.650 skrzyń ze s/s „Linda“, pomarańcz palestyńskich marki „Pardess“ ze s/s „Lewant“ — 450 skrzyń i grape-fruitów palestyńskich marki „Pardess“ 300 skrzyń ze s/s „Lechistan“.

Z powyższych ilości sprzedano: 659 skrzyń pomarańcz palestyńskich gatunku blond po cenie zł 0,90 — 0,98 za kg. oraz 306 skrzyń gatunku blood-oval po cenie 1,08 do 1,15 zł za kg. Blood-oval sprzedano wszystkie. Z pomarańczy gatunku blond wycofano przez aukcjonatora 485 skrzyń. Pomarańcze palestyńskie sprzedano wszystkie po cenie zł 1,18 — 1,20 za kg. Z grape-fruitów sprzedano 150 skrzyń po zł 31,25 — 32,50 za skrzynię — resztę wycofano z powodu braku nabywców.

Na drugim przetargu w dniu 8 bm — wystawiły 4.100 skrzyń pomarańcz hiszpańskich gatunku blood-oval i 400 skrzyń cytryn włoskich. Sprzedały wszystkie pomarańcza po cenie złotych 0,97 — 1,08 za kg oraz 220 skrzyń cytryn po cenie zł 35 — 35,50 za skrzynię. Frekwencja dość duża.

Bałtyckie Aukcje Owocowe, Sp. z o. o. urządziły przetarg w dniu 4 b. m. i 12 b. m. również przy dość dużej frekwencji.

W dniu 4 lutego wystawiły do przetargu 135 skrzyń pomarańcz palestyńskich marki „Omari“ ze s/s „Bardaland“ w tym: 140

skrzyń — towar własny i 15 skrzyń — komisowy, wszystko bez limitu. Sprzedały wszystko w mniejszych partiach po cenie zł 1.05 — 1,07 za kg.

W dniu 12 b. m. wystawiły 488 skrzyń pomarańcz hiszpańskich blood-oval, marki „Beta" ze s/s „Katowice". Sprzedały wszystko po cenie zł 0,95 do 1,01.

Gdyńskie Targi Owocowe S. A. przetargów nie urządzały.

KRONIKA ZAGRANICZNA.

Włochy.

Po chwilowym załamaniu się cen pomarańcz i mandarynek włoskich nastąpiło najpierw uspokojenie, a w ostatnich dniach zwyżka cen o 25 lirów na 100 kg.

Na rynku wahają się obecnie ceny pomarańcz od 125 do 150 lirów za 100 kg. Spodziewana jest dalsza zwyżka cen. Poprawę sytuacji na rynku włoskim spowodowało zainteresowanie się Ameryki owocem włoskim i pierwsze zamówienia. Dotychczas załadowano ca 12.000 skrzyń pomarańcz. — W najbliższych dniach ma odejść dalszy transport w ilości 16,000 skrzyń.

Cytryny w dalszym ciągu cieszą się zainteresowaniem i tym samym ceny utrzymują się na bardzo wysokim poziomie. — Ostatnie dni przyniosły znowu zwyżkę cen. Jak duże jest zainteresowanie i równocześnie mocna tendencja — świadczy fakt, że w ciągu ostatnich 3 dni cena skoczyła w górę o 10 lirów na skrzyni.

Zbiory cytryn włoskich, jak już w poprzednich numerach zaznaczaliśmy, są trzykrotnie mniejsze od zbiorów w roku ubiegłym. Zwyżka cen jest jednak nieproporcjonalnie wysoką i kiedy normalnie za 100 kg cytryn niezebranych płacono na rynku 20 lirów, obecnie cena dochodzi do 80 lirów, co stanowi czterokrotnie wyższą cenę. Wskutek małych ilości cytryn na rynku przy tak dużym zainteresowaniu towar sprzedawany jest w stanie niedojrzałym i często źle opakowany. Gatunek tego artykułu także nie stoi na odpowiednim poziomie.

Obecny sezon potrwa prawdopodobnie do marca br. Przeważa zdanie, że zbiory letnie będą się cieszyły nie mniejszym zainteresowaniem.

Hiszpania.

W bieżącym sezonie eksportowała Hiszpania łącznie z Walencji i Cartaginy około 2.733.000 skrz. pomarańcz, podczas gdy w roku ubiegłym w tym samym czasie eksport wyniósł ca 4.831.000 skrzyń. — Prócz tego eksportowała Hiszpania drogą lądową około 1.115.000 skrzyń. w roku ubiegłym natomiast 2.290.000 skrzyń.

Jak z wyżej podanych cyfr wynika, eksport w roku bieżącym jest o połowę mniejszy, niż w roku ubiegłym. Wpłynęła na to wojna domowa hiszpańska. która wprawdzie nie poczyniła poważnych szkód w plantacjach, jednak uniemożliwiła zbiory i tym samym zmniejszyła eksport.

Bułgaria.

Bułgaria rozwinęła poważnie eksport winogron. W roku ubiegłym eksportowała 4.666 wagonów. a w roku 1935 — 4.540 wagonów.

Najpoważniejszym odbiorcą tego artykułu są Niemcy, które importowały 3.298 wagonów. Drugie miejsce zajmuje Anglia, 767 wagonów. Na trzecim miejscu, jeśli pominiemy łączny import Szwecji, Finlandii i Norwegii — 242 wagony, znajduje się Polska która importowała 117 wagonów. Następne miejsca zajmują: Austria, Czechosłowacja, Szwajcaria i Belgia.

Zaznaczyć należy, że Bułgaria z roku na rok eksportuje gatunkowo lepszy towar.